

260.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	in occasione del centesimo anniversario della sua morte – 3-01057	9
Missioni vevoli nella seduta del 12 marzo 2024.....	3	Iniziative per il riconoscimento dello stato di emergenza di rilievo nazionale per i territori della Sicilia colpiti da eventi meteorologici avversi nei mesi di settembre e ottobre 2022, nonché a gennaio 2023 – 3-00299	9
Progetti di legge (Annunzio; Adesione di deputati a proposte di legge; Assegnazione a Commissioni in sede referente).....	3, 4	Iniziative di competenza per lo stanziamento di risorse economiche a favore dei cittadini lombardi danneggiati dall'eccezionale ondata di maltempo nell'estate 2023 – 3-00587	10
Corte costituzionale (Annunzio di sentenze).	4	Iniziative di competenza volte a garantire alle popolazioni delle Marche colpite dal sisma del 9 novembre 2022 risorse economiche adeguate e la piena operatività del superbonus 110 per cento, al fine di agevolare il processo di ricostruzione – 3-01056	10
Consiglio di Stato (Trasmissione di un documento).....	6	Chiarimenti in ordine alle modalità di determinazione degli indennizzi da corrispondere agli allevatori nel caso di carni e prodotti ottenuti da animali macellati che successivamente risultino contaminati da peste suina africana – 3-00854	11
Corte dei conti (Trasmissione di documenti).	6		
Documenti ministeriali (Trasmissione).....	6, 7		
Trasmissione dalla Commissione europea	7		
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio).....	7		
Nomine ministeriali (Comunicazione)	8		
Richiesta di parere parlamentare su atti del Governo	8		
Atti di controllo e di indirizzo.....	8		
Interrogazioni	9	Mozioni Grimaldi, Braga, Francesco Silvestri ed altri n. 1-00256 (Nuova formulazione),	
Iniziative volte a valorizzare la memoria dell'opera e del pensiero di Giacomo Matteotti,			

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

	PAG.		PAG.
Grimaldi ed altri n. 1-00256, Appendino ed altri n. 1-00257, Peluffo ed altri n. 1-00260, Faraone ed altri n. 1-00261, Benzoni ed altri n. 1-00262 e Caramanna, Gusmeroli, Squeri, Cavo ed altri n. 1-00263 concernenti iniziative per il rilancio del settore dell'<i>automotive</i> e per la tutela dei relativi livelli occupazionali, nell'ottica della transizione ecologica	13	18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico (<i>Approvato dal Senato</i>) (A.C. 1759).	53
Mozioni.....	13	Parere della I Commissione.....	53
Disegno di legge: S. 986 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge		Parere della V Commissione	53
		Articolo unico; Articoli del decreto-legge	53
		Modificazioni apportate dal Senato.....	56
		Proposte emendative	

COMUNICAZIONI

Missioni vevolevoli nella seduta del 12 marzo 2024.

Albano, Ascani, Bagnai, Baldino, Barbagallo, Barelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Bignami, Bisa, Bitonci, Braga, Brambilla, Caiata, Calderone, Cantone, Cappelacci, Carè, Carfagna, Carloni, Casasco, Cavandoli, Cesa, Cirielli, Colosimo, Alessandro Colucci, Enrico Costa, Sergio Costa, Della Vedova, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Faraone, Ferrante, Ferro, Fitto, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Ghio, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, Leo, Letta, Lollobrigida, Lupi, Magi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Minardo, Molinari, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Osnato, Nazario Pagano, Patriarca, Pellegrini, Pichetto Fratin, Polidori, Porta, Prisco, Rampelli, Richetti, Rixi, Roccella, Rosato, Angelo Rossi, Rotelli, Scerra, Schullian, Semenzato, Francesco Silvestri, Siracusano, Sportiello, Stefani, Sudano, Tabacci, Tajani, Tirelli, Trancassini, Tremonti, Vaccari, Varchi, Zaratti, Zoffili.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Albano, Ascani, Bagnai, Baldino, Barbagallo, Barelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Bignami, Bisa, Bitonci, Braga, Brambilla, Caiata, Calderone, Cantone, Cappelacci, Carè, Carfagna, Carloni, Casasco, Cavandoli, Cesa, Cirielli, Colosimo, Alessandro Colucci, Enrico Costa, Sergio Costa, Della Vedova, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Faraone, Ferrante, Ferro, Fitto, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato,

Ghio, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, Leo, Letta, Lollobrigida, Lupi, Magi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Minardo, Molinari, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Onori, Osnato, Nazario Pagano, Patriarca, Pellegrini, Pichetto Fratin, Polidori, Porta, Prisco, Rampelli, Richetti, Rixi, Roccella, Rosato, Angelo Rossi, Rotelli, Scerra, Schullian, Semenzato, Francesco Silvestri, Siracusano, Sportiello, Stefani, Sudano, Tabacci, Tajani, Tirelli, Trancassini, Tremonti, Vaccari, Varchi, Zaratti, Zoffili.

Annunzio di proposte di legge.

In data 11 marzo 2024 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

GHIRRA ed altri: « Introduzione dell'articolo 116-*bis* delle norme di attuazione, di coordinamento e transitorie del codice di procedura penale, in materia di esecuzione di autopsia nel caso di morte di persona in stato di detenzione, nonché istituzione dello sportello per i diritti negli istituti penitenziari » (1766);

SCOTTO e GHIO: « Modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67, concernenti l'accesso anticipato al pensionamento per i lavoratori marittimi e il personale viaggiante dei servizi di trasporto marittimo e delle acque interne » (1767).

Saranno stampate e distribuite.

Adesione di deputati a proposte di legge.

La proposta di legge L'ABBATE ed altri: « Modifiche al codice del consumo, di cui al

decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, per la valorizzazione e lo sviluppo di un modello di economia circolare, attraverso il contrasto delle pratiche commerciali scorrette o ingannevoli in materia di sostenibilità ambientale di prodotti o servizi e dell'obsolescenza programmata » (1469) è stata successivamente sottoscritta dal deputato Sergio Costa.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

I Commissione (Affari costituzionali)

SERRACCHIANI ed altri: « Modifiche agli articoli 8 e 11 del testo unico di cui al decreto legislativo 31 dicembre 2012, n. 235, in materia di sospensione di diritto da cariche elettive e di governo delle regioni e degli enti locali » (1528) *Parere delle Commissioni II, V e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

STEFANI ed altri: « Modifica all'articolo 2 della legge 2 luglio 2004, n. 165, in materia di limite di rieleggibilità alla carica di Presidente della Giunta regionale » (1644) *Parere delle Commissioni V e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

II Commissione (Giustizia)

BISA ed altri: « Istituzione della Giornata nazionale in memoria delle vittime di errori giudiziari » (1657) *Parere delle Commissioni I, V e VII.*

IV Commissione (Difesa)

CIABURRO ed altri: « Concessione della medaglia d'oro al valor militare alla memoria dei caduti italiani di Nassiriya » (1554) *Parere delle Commissioni I, III e V.*

VII Commissione (Cultura)

ANDREUZZA: « Dichiarazione di monumento nazionale dei Teatri "La Fenice", "Goldoni" e "Malibran" di Venezia » (1754) *Parere delle Commissioni I e V.*

X Commissione (Attività produttive)

GIAGONI e PIERRO: « Disciplina della professione di guida ambientale escursionistica » (1635) *Parere delle Commissioni I, V, VII, VIII, XI, XII, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

« Disposizioni in materia di destinazione di proventi derivanti dalla vendita di prodotti » (1704) *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VI, XII e XIV.*

XII Commissione (Affari sociali)

MULÈ: « Disposizioni in materia di trasparenza delle erogazioni liberali » (1662) *Parere delle Commissioni I, II, V, VII, IX, X, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

CONSIGLIO REGIONALE DELLA PUGLIA: « Sostegno finanziario al sistema sanitario nazionale a decorrere dall'anno 2024 » (1712) *Parere delle Commissioni I, V, VI, XI e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

SCHLEIN ed altri: « Disposizioni per il sostegno finanziario del Servizio sanitario nazionale in attuazione dei principi di universalità, eguaglianza ed equità » (1741) *Parere delle Commissioni I, V, VI, XI e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Annunzio di sentenze della Corte costituzionale.

La Corte costituzionale, in data 11 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30, secondo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, copia delle seguenti sentenze che, ai sensi dell'articolo 108, comma 1, del Regolamento, sono inviate alle sottoindicate Com-

missioni competenti per materia, nonché alla I Commissione (Affari costituzionali):

Sentenza n. 39 del 24 gennaio – 11 marzo 2024 (Doc. VII, n. 282),

con la quale:

dichiara l'illegittimità costituzionale degli articoli 4, 6, 9 e 12 della legge della Regione Molise 29 dicembre 2021, n. 6 (Rendiconto generale della Regione Molise per l'esercizio finanziario 2020);

dichiara l'illegittimità costituzionale degli articoli 1, 3, 4 e 5 (quest'ultimo modificato dall'articolo 5, commi 2 e 3, della legge della Regione Molise 24 maggio 2022, n. 8, recante « Legge di stabilità regionale anno 2022 ») della legge della Regione Molise 29 dicembre 2021, n. 7 (Assestamento del bilancio di previsione 2021 – 2023 e modifiche di leggi regionali):

alla V Commissione (Bilancio e Tesoro);

Sentenza n. 40 del 6 febbraio – 11 marzo 2024 (Doc. VII, n. 283),

con la quale:

dichiara l'illegittimità costituzionale dell'articolo 6, comma 1, lettera *i*), del decreto legislativo 12 maggio 1995, n. 199 (Attuazione dell'articolo 3 della legge 6 marzo 1992, n. 216, in materia di nuovo inquadramento del personale non direttivo e non dirigente del Corpo della Guardia di finanza), limitatamente alle parole « la guida in stato di ebbrezza costituente reato, »:

alla IV Commissione (Difesa);

La Corte costituzionale ha depositato in cancelleria le seguenti sentenze che, ai sensi dell'articolo 108, comma 1, del Regolamento, sono inviate alle sottoindicate Commissioni competenti per materia, nonché alla I Commissione (Affari costituzionali), se non già assegnate alla stessa in sede primaria:

Sentenza n. 36 del 7 febbraio – 7 marzo 2024 (Doc. VII, n. 279),

con la quale:

dichiara non fondata, nei sensi di cui in motivazione, la questione di legittimità

costituzionale dell'articolo 2, comma 4, della legge della Regione Calabria 7 agosto 2023, n. 37, recante « Disposizioni per l'esercizio del trasporto pubblico non di linea e norme concernenti il ruolo dei conducenti dei servizi pubblici di trasporto non di linea », promossa, in riferimento all'articolo 117, secondo comma, lettera *e*), della Costituzione, dal Presidente del Consiglio dei ministri:

alla IX Commissione (Trasporti);

Sentenza n. 37 del 7 febbraio – 7 marzo 2024 (Doc. VII, n. 280),

con la quale:

dichiara che non spettava al Senato della Repubblica deliberare che le condotte contestate al senatore Mario Michele Giarrusso ai sensi dell'articolo 595, commi primo e terzo, del codice penale a seguito di querela presentata da D. B., per le quali pende procedimento penale dinanzi al Tribunale ordinario di Catania, sezione quarta penale, in composizione monocratica, costituiscono opinioni espresse da un membro del Parlamento nell'esercizio delle sue funzioni, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione;

annulla, per l'effetto, la deliberazione di insindacabilità adottata dal Senato della Repubblica nella seduta del 16 febbraio 2022 (doc. IV-*quater*, n. 4), nella parte in cui si riferisce alle condotte del senatore Mario Michele Giarrusso contestate dal Tribunale ordinario di Catania ai sensi dell'articolo 595, commi primo e terzo, del codice penale:

alla I Commissione (Affari costituzionali);

Sentenza n. 38 del 24 gennaio – 8 marzo 2024 (Doc. VII, n. 281),

con la quale:

dichiara inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 7, comma 5, della legge 23 luglio 1991, n. 223 (Norme in materia di cassa integrazione, mobilità, trattamenti di disoccupazione, attuazione di direttive della Comunità euro-

pea, avviamento al lavoro ed altre disposizioni in materia di mercato del lavoro), sollevate, in riferimento agli articoli 3, secondo comma, e 41, primo comma, della Costituzione, dal Tribunale ordinario di Ravenna, in funzione di giudice del lavoro;

dichiara non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 7, comma 5, della legge n. 223 del 1991, sollevate, in riferimento all'articolo 3, primo comma, della Costituzione, dal Tribunale ordinario di Ravenna, in funzione di giudice del lavoro:

alla XI Commissione (Lavoro);

Sentenza n. 41 del 24 gennaio – 11 marzo 2024 (Doc. VII, n. 284),

con la quale:

dichiara non fondate, nei sensi di cui in motivazione, le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 411, comma 1-bis, del codice di procedura penale, sollevate, in riferimento agli articoli 3, 24, secondo comma, e 111, commi secondo e terzo, della Costituzione, dal Tribunale ordinario di Lecce, sezione seconda penale:

alla II Commissione (Giustizia).

Trasmissione dal Consiglio di Stato.

Il Presidente del Consiglio di Stato, con lettera in data 7 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 53-bis, comma 1, della legge 27 aprile 1982, n. 186, il bilancio di previsione del Consiglio di Stato e dei tribunali amministrativi regionali per l'anno 2024.

Questo documento è trasmesso alla II Commissione (Giustizia) e alla V Commissione (Bilancio).

Trasmissione dalla Corte dei conti.

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 11 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6,

della legge 14 gennaio 1994, n. 20 la deliberazione n. 57/2024 del 6-26 febbraio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Il sostegno alle garanzie per le imprese Garanzia Italia ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla X Commissione (Attività produttive).

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 11 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20 la deliberazione n. 58/2024 del 31 gennaio-27 febbraio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Programma innovativo della qualità dell'abitare ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla VIII Commissione (Ambiente).

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 12 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, la deliberazione n. 60/2024 del 5-7 marzo 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato il quadro programmatico dei controlli sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato per l'anno 2024 e nel contesto triennale 2024-2026.

Questo documento è trasmesso alla I Commissione (Affari costituzionali) e V Commissione (Bilancio).

Trasmissione dal Ministro dell'interno.

Il Ministro dell'interno, con lettera in data 7 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 59 della legge 20 maggio 1985, n. 222, il bilancio consuntivo del Fondo edifici di culto per l'anno 2022, corredato dai relativi allegati.

Questo documento è trasmesso alla I Commissione (Affari costituzionali) e alla V Commissione (Bilancio).

Trasmissione dal Ministro della salute.

Il Ministro della salute, con lettera in data 11 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, della legge 14 agosto 2020, n. 113, la relazione sull'attività svolta dall'Osservatorio nazionale sulla sicurezza degli esercenti le professioni sanitarie e socio-sanitarie, riferita all'anno 2023 (Doc. CCXXII, n. 2).

Questa relazione è trasmessa alla XII Commissione (Affari sociali).

Trasmissione dalla Commissione europea.

La Commissione europea, in data 11 marzo 2023, ha trasmesso il documento C(2024) 1599 final, recante la risposta della Commissione europea al documento finale della XII Commissione (Affari sociali) (atto Camera Doc. XVIII, n. 13) in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce le procedure dell'Unione per l'autorizzazione e la sorveglianza dei medicinali per uso umano, definisce le norme che disciplinano l'Agenzia europea per i medicinali, modifica i regolamenti (CE) n. 1394/2007 e (UE) n. 536/2014 e abroga i regolamenti (CE) n. 726/2004, (CE) n. 141/2000 e (CE) n. 1901/2006 (COM(2023) 193 final) e al documento finale della XII Commissione (Affari sociali) (atto Camera Doc. XVIII, n. 12) in merito alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante un codice dell'Unione relativo ai medicinali per uso umano e che abroga le direttive 2001/83/CE e 2009/35/CE (COM(2023) 192 final).

Questo documento è trasmesso alla XII Commissione (Affari sociali) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 11 marzo 2024, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, i seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle sottointimate Commissioni, con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Proposta di decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Euratom in sede di Conferenza della Carta dell'energia (COM(2024) 105 final), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'esercizio del potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione a norma del regolamento (UE) 2019/2152 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche europee sulle imprese (COM(2024) 111 final), che è assegnata in sede primaria alla X Commissione (Attività produttive);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva (UE) 2015/849 (COM(2024) 112 final), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite II (Giustizia) e VI (Finanze).

La proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (UE) 2021/522, (UE) 2021/1057, (UE) 2021/1060, (UE) 2021/1139, (UE) 2021/1229 e (UE) 2021/1755 per quanto riguarda le modifiche degli importi assegnati a determinati programmi e fondi (COM(2024) 100 final), già trasmessa dalla Commissione europea e assegnata, in data 11 marzo 2024, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea), è altresì assegnata alla medesima XIV Commissione

ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 12 marzo 2024.

La proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2021/1148 per quanto riguarda la dotazione finanziaria e l'assegnazione per lo strumento tematico (COM(2024) 301 final), già trasmessa dalla Commissione europea e assegnata, in data 11 marzo 2024, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla I Commissione (Affari costituzionali), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea), è altresì assegnata alla medesima XIV Commissione ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 12 marzo 2024.

Comunicazione di nomine ministeriali.

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettere in data 11 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 19, comma 9, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le seguenti comunicazioni concernenti il conferimento, ai sensi dei commi 4 e 10 del medesimo articolo 19, di incarichi di livello dirigenziale generale, che sono trasmesse alla I Commissione (Affari costituzionali), nonché alle sottoindicate Commissioni:

alla V Commissione (Bilancio) la comunicazione concernente il conferimento del

seguito incarico nell'ambito del Ministero dell'economia e delle finanze:

alla dottoressa Alessandra D'Onofrio, l'incarico di direttore dell'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero dell'interno, nell'ambito del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato;

alla XI Commissione (Lavoro) la comunicazione concernente il conferimento del seguente incarico:

al dottor Raffaele Michele Tangorra, l'incarico di componente effettivo, con funzioni di presidente, del collegio dei sindaci dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL), in rappresentanza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

Richiesta di parere parlamentare su atti del Governo.

Il Ministro della cultura, con lettera in data 11 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1 della legge 17 ottobre 1996, n. 534, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale recante la tabella delle istituzioni culturali da ammettere al contributo ordinario annuale dello Stato per il triennio 2024-2026 (**138**).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla VII Commissione (Cultura), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 1° aprile 2024.

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

INTERROGAZIONI

Iniziative volte a valorizzare la memoria dell'opera e del pensiero di Giacomo Matteotti, in occasione del centesimo anniversario della sua morte – 3-01057**A)**

QUARTAPELLE PROCOPIO e DE MARIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

la legge 10 luglio 2023, n. 92, prevede un sostegno economico di euro 350.000 per l'anno 2024 alle iniziative volte a valorizzare la memoria dell'opera e del pensiero di Giacomo Matteotti, deputato socialista vittima di un assassinio, il cui mandante, almeno morale, fu Benito Mussolini;

il provvedimento è entrato in vigore il 22 luglio 2023 e la Presidenza del Consiglio dei ministri avrebbe dovuto istituire il bando di selezione dei progetti entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, e quindi entro il 25 settembre 2023;

ad oggi nessun bando risulta attivo, a meno di 5 mesi dal centenario dell'assassinio (10 giugno 2024), quando tutte le iniziative sono necessariamente già in corso di realizzazione o sono già state rese impossibili a causa della mancanza di fondi;

il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri Alfredo Mantovano ha annunciato per vie mediatiche che il decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri sarebbe stato pronto entro gennaio 2024;

già la legge di bilancio per l'anno 2022 aveva previsto una spesa di euro 400.000

all'anno per il 2022 e il 2023 per il medesimo scopo, erogati puntualmente tramite bando *on line* sulla « Struttura di missione anniversari nazionali ed eventi sportivi nazionali e internazionali » della Presidenza del Consiglio dei ministri ed esiste, quindi, una piattaforma già utilizzabile per una rapida erogazione dei fondi;

la commemorazione di Matteotti significa mantenere viva la sua memoria ed il suo insegnamento, soprattutto verso i più giovani —:

quali iniziative intenda adottare il Governo per adempiere ai suoi obblighi di legge e cosa intenda fare per sopperire al ritardo nell'erogazione dei fondi, che ha già causato danni irreversibili alle commemorazioni in memoria di Giacomo Matteotti.

(3-01057)

Iniziative per il riconoscimento dello stato di emergenza di rilievo nazionale per i territori della Sicilia colpiti da eventi meteorologici avversi nei mesi di settembre e ottobre 2022, nonché a gennaio 2023 – 3-00299**B)**

IACONO, PROVENZANO, BARBAGALLO e MARINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per la protezione civile e le politiche del mare.* — Per sapere — premesso che:

con due distinte deliberazioni la Regione siciliana ha provveduto in data 21 marzo 2023 a richiedere la deliberazione

dello stato di emergenza di rilievo nazionale per gli eventi meteo che hanno interessato il territorio regionale nei giorni 25, 26, 30 settembre 2022, 1° ottobre 2022 e nei giorni fra il 9 e il 13 ottobre 2022, nonché ha provveduto a dichiarare lo stato di crisi e di emergenza regionale per gli eventi meteo avversi che hanno interessato il territorio della Regione siciliana nei giorni dal 9 al 12 gennaio 2023 e dal 20 al 22 gennaio 2023;

per quanto concerne la prima richiesta è evidente che giunge dopo sei mesi dai primi rilevanti eventi calamitosi che hanno messo in ginocchio interi comprensori, sia in termini di infrastrutture che di attività economiche, in particolare per quel che concerne il settore agricolo;

e del tutto evidente che i tempi istituzionali sono palesemente più lenti e farraginosi di quelli della quotidianità e che le amministrazioni locali, le attività economiche e commerciali hanno dovuto da sole fronteggiare le conseguenze di quegli eventi e rimettersi in piedi con non poche difficoltà;

le risorse stanziare dalla Regione siciliana per gli eventi di cui in premessa sono stati, ad avviso degli interrogati, assolutamente insufficienti e non adeguati rispetto ai danni che gli eventi meteo avversi hanno provocato;

il riconoscimento dello stato di emergenza di rilievo nazionale diventa pertanto fondamentale per sostenere le comunità colpite —:

quali iniziative intenda assumere il Governo, per quanto di competenza, al fine di velocizzare le procedure di riconoscimento dello stato di emergenza di rilievo nazionale per i territori di cui in premessa, con l'obiettivo di supportarli con adeguate risorse in relazione ai danni subiti.

(3-00299)

Iniziativa di competenza per lo stanziamento di risorse economiche a favore dei cittadini lombardi danneggiati dall'ecce-

zionale ondata di maltempo nell'estate 2023
— 3-00587

C)

FORATTINI e GIRELLI. — *Al Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

notizie di stampa riferiscono che le segnalazioni di danni giunte alla protezione civile di regione Lombardia, giunte tramite il portale « Raccolta scheda danni (Rasda) », hanno già superato la quota di 1,65 miliardi di euro e che, per la sola provincia di Mantova, i danni ammonterebbero a più di 70 milioni di euro;

questi dati sono stati confermati dall'assessore regionale alla protezione civile della regione Lombardia, Romano La Russa, che chiede che sia il Governo centrale ad intervenire;

l'interrogante ricorda che nella seduta del 25 luglio 2023 il Governo ha accolto l'ordine del giorno n. 9/1194-AR/99 per chiedere un intervento urgente in favore dei territori lombardi fortemente danneggiati dal maltempo;

si tratta, quindi, a parere dell'interrogante di una questione urgente che prescinde da questioni di carattere politico —:

quali iniziative, per quanto di competenza, intenda intraprendere il Governo, per consentire in tempi rapidi lo stanziamento dei fondi necessari per i primi, urgenti interventi in favore dei cittadini danneggiati dal maltempo. (3-00587)

Iniziativa di competenza volte a garantire alle popolazioni delle Marche colpite dal sisma del 9 novembre 2022 risorse economiche adeguate e la piena operatività del superbonus 110 per cento, al fine di agevolare il processo di ricostruzione — 3-01056

D)

CURTI. — *Al Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, al Ministro*

dell'economia e delle finanze. — Per sapere — premesso che:

il 9 novembre 2022 due forti scosse di terremoto, la prima di magnitudo 5.5 delle ore 7.07 e la seconda di magnitudo 5.2 delle ore 7.08, hanno colpito il nord della regione Marche, interessando in particolare i territori di Ancona, Fano e Pesaro;

si tratta degli eventi di maggiore intensità verificatisi, dai primi del '900, nella specifica area geografica. La sequenza sismica si è poi sviluppata, durante i giorni successivi, attraverso una serie di ulteriori scosse, di cui almeno tre aventi magnitudo superiore a 4 e oltre trenta di magnitudo superiore a 3;

la regione Marche, nonostante le evidenze empiriche fornissero immediatamente la percezione di un impatto di grado medio-alto, attendeva quasi due settimane per richiedere al Governo lo stato di emergenza. Quest'ultimo, peraltro, veniva formalmente deliberato dal Consiglio dei ministri soltanto in data 11 aprile 2023, cioè a distanza di 5 mesi dall'evento;

con la dichiarazione dello stato di emergenza, il Governo ha provveduto a stanziare la somma di euro 4.860.000, specificando che tali risorse verranno utilizzate « per l'attuazione dei primi interventi, nelle more della valutazione dell'effettivo impatto dell'evento effettuata dalla Protezione civile nazionale »;

i dati disponibili circa le ricadute del sisma attestano un numero di sfollati che, a fine marzo 2023, era ancora superiore alle 500 unità (dati Protezione civile), mentre quantificano in oltre 1.000 gli edifici lesionati con vario grado di intensità. Si tratta di uno scenario che, pertanto, autorizza a quantificare il danno complessivo nell'ordine delle centinaia di milioni di euro. Una stima che, pur « nelle more della valutazione dell'effettivo impatto », richiede fin d'ora l'impegno a riservare i fondi sufficienti per affrontare con efficacia la fase di ricostruzione;

il Governo tuttavia, oltre ad aver segnato un ritardo significativo nella forma-

lizzazione dello stato di emergenza, sembra non aver posto la ricostruzione al centro dell'agenda. La deliberazione del Consiglio dei ministri dell'11 aprile 2023, infatti, non solo si limita a dare attuazione esclusivamente ai « primi interventi », ma lo fa, paradossalmente, a distanza di mesi dalla calamità. Inoltre, manca a tutt'oggi una pianificazione articolata e sistematica che funga da presupposto al percorso *post* emergenziale;

si evidenzia, infine, che la legge 11 aprile 2023 n. 38, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 11 del 2023, ha ripristinato, per interventi eseguiti su immobili danneggiati, tra gli altri, dal sisma del 2009 e da quello del 2016, la possibilità di utilizzare le misure di « sconto in fattura » e « cessione del credito » per fruire dei crediti fiscali maturati con il « *superbonus* 110 per cento ». Tale opportunità, tuttavia, a causa dei ritardi nella dichiarazione dello stato d'emergenza, non sembrerebbe applicabile ai territori del nord delle Marche colpiti dal sisma del 2022, generando così una grave sperequazione —:

quali iniziative intenda avviare il Governo per garantire alle popolazioni marchigiane colpite dal sisma del 9 novembre 2022 risorse adeguate e piena operatività del *superbonus* 110 per cento, in quanto necessari al processo di ricostruzione.

(3-01056)

Chiarimenti in ordine alle modalità di determinazione degli indennizzi da corrispondere agli allevatori nel caso di carni e prodotti ottenuti da animali macellati che successivamente risultino contaminati da peste suina africana — 3-00854

E)

NEVI. — *Al Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

la peste suina africana è una malattia dei suini e dei cinghiali selvatici, ad elevata

contagiosità e letalità. Non è contagiosa né per l'uomo, né per altri animali domestici o selvatici. I maiali sani vengono infettati tramite contatto con animali infetti, compreso il contatto tra suini che pascolano all'aperto e cinghiali selvatici, ovvero contatto con carcasse o con oggetti infetti o tramite morsi di zecche infette;

il Governo è intervenuto con l'articolo 29 del decreto-legge n. 75 del 2023, con cui si rafforzano i poteri del commissario straordinario previsto dal decreto-legge n. 9 del 2022. Il 20 giugno 2023 la Commissione agricoltura della Camera dei deputati ha approvato la risoluzione n. 8-00016 incentrata sui piani di eradicazione, sulla filiera del suinicolo e sugli indennizzi agli allevatori danneggiati;

per quanto riguarda gli indennizzi, la normativa di riferimento fa capo alla legge 2 giugno 1988, n. 218, e al decreto ministeriale 20 luglio 1989, n. 298. Nel dettaglio, l'articolo 2, comma 4, della legge n. 218 del 1988 prevede un'indennità di abbattimento dei capi, a beneficio dell'allevatore, pari al 100 per cento del valore di mercato, il quale viene determinato secondo i criteri indicati dal decreto ministeriale n. 298 del 1989. Il comma 5 prevede che « qualora venga consentita l'utilizzazione delle carni degli animali di cui è stato disposto l'abbattimento, dall'indennità prevista nel comma 4 viene detratto l'importo ricavato dai proprietari degli animali a seguito dell'utilizzazione delle carni »;

nell'ambito della stessa disposizione, è prevista anche un'indennità all'80 per la distruzione di attrezzature, mangimi, prodotti agricoli, prodotti zootecnici contaminati a seguito dell'avvenuto abbattimento dei capi. In tale ipotesi, è il verbale di distruzione a contenere la specifica dei beni distrutti e la relativa stima del valore;

per quanto riguarda, invece, le carni e i prodotti ottenuti da animali correttamente macellati, ove questi, a seguito di

controlli, risultino contaminati e avviati a distruzione, i commi 9 e 10 del medesimo articolo 2 della legge n. 218 del 1988 prevedono che agli aventi diritto sia concesso un indennizzo secondo i criteri determinati dal Ministro della sanità, di concerto con il Ministro dell'agricoltura, avuto riguardo agli oneri sostenuti e ai valori di mercato dei prodotti distrutti, da stabilire con una procedura di stima differente rispetto a quella prevista per le indennità di abbattimento degli animali;

la nota del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali (prot. DGSAFV.II/22516/P-C.1b/278) del 14 novembre 2008, richiamando una precedente nota del 21 settembre 2007 (prot. DGSA.II/10793/P-I.8.d/358), applica analogicamente il criterio utilizzato ai fini della detrazione del valore delle carni utilizzate e vendute ai sensi del comma 5 dell'articolo 2 legge n. 218 del 1988, prevedendo che sia applicabile il criterio dell'articolo 6, comma 6, del decreto ministeriale n. 298 del 1989 anche nel caso della determinazione delle indennità da erogare per la distruzione delle carni e dei prodotti a base di carne nei casi di cui ai commi 9 e 10 della legge n. 218 del 1988, facendo così riferimento al valore di mercato al 100 per cento e avuto comunque riguardo agli oneri sostenuti (spese vive, fatture) in caso di vendita dei prodotti;

risulta chiara la scelta del legislatore di prevedere congrui e specifici meccanismi di indennizzo/ristoro per i danni diretti derivanti dalla distruzione delle carni e dai prodotti a base di carne a causa di emergenze di sanità animale —:

se non si ritenga di chiarire quali siano le basi di calcolo e le metodologie da applicare per la definizione degli indennizzi di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 2 della legge 2 giugno 1988, n. 218, da corrispondere agli allevatori danneggiati dalla peste suina africana. (3-00854)

MOZIONI GRIMALDI, BRAGA, FRANCESCO SILVESTRI ED ALTRI N. 1-00256 (NUOVA FORMULAZIONE), GRIMALDI ED ALTRI N. 1-00256, APPENDINO ED ALTRI N. 1-00257, PELUFFO ED ALTRI N. 1-00260, FARAONE ED ALTRI N. 1-00261, BENZONI ED ALTRI N. 1-00262 E CARAMANNA, GUSMEROLI, SQUERI, CAVO ED ALTRI N. 1-00263 CONCERNENTI INIZIATIVE PER IL RILANCIO DEL SETTORE DELL'AUTOMOTIVE E PER LA TUTELA DEI RELATIVI LIVELLI OCCUPAZIONALI, NELL'OTTICA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Mozioni

La Camera,

premessi che:

1) nell'ambito della filiera della mobilità sostenibile, il settore dell'*automotive* e la sua riconversione rivestono ovviamente un ruolo centrale e strategico;

2) tale settore ricomprende tutte le imprese coinvolte nella produzione di autoveicoli, a partire dalle imprese che producono materie prime (plastiche, coloranti, prodotti chimici, vernici, tessuti, e altro) e macchine utensili, passando per le imprese più strettamente produttive, fino ad arrivare alle aziende che si occupano di imballaggi, trasporto merci e servizi legati agli autoveicoli, e quella dei servizi *automotive*, con 5500 imprese, oltre un milione e duecentomila addetti e un fatturato con un'incidenza percentuale sul PIL, includendo i servizi, a due cifre;

3) la filiera *automotive* italiana si posiziona nei segmenti a più elevato valore aggiunto grazie non solo alle eccellenze nella produzione di autoveicoli di alta gamma e di autoveicoli commerciali, ma anche in virtù delle specializzazioni produttive che caratterizzano in particolare i distretti della componentistica;

4) la produzione di auto in Italia mostra tuttavia scenari preoccupanti: da quasi un milione e mezzo di veicoli prodotti nel 1999 siamo scesi a 473 mila nel 2022; solo a Torino nel 2007 venivano fabbricate 218mila auto, nel 2019 si è arrivati a 21mila e c'è il rischio che nel 2024 si cali la produzione a meno di 50mila autoveicoli;

5) tale calo di produzione determina anche la crisi dell'indotto del settore: a partire dal 2008, nella componentistica torinese più di 500 aziende hanno cessato l'attività e 35 mila persone hanno perso il lavoro; le crisi si estendono e si moltiplicano in tutto il paese, dall'area industriale di Melfi, alle ipotesi di chiusura della Marelli a Crevalcore (BO), alla gravissima crisi della Lear a Grugliasco (TO);

6) l'Unione europea si è impegnata a diventare un'area a « impatto climatico zero » entro il 2050; il settore dei trasporti, che rappresenta un quarto delle emissioni totali di gas serra della stessa UE, è un ambito su cui è prioritario intervenire, per raggiungere l'obiettivo europeo di neutralità climatica;

7) inoltre, il nuovo regolamento (UE) 2023/851 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 aprile 2023, entrato in vigore il 15 maggio 2023, riguarda il raf-

forzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con gli obiettivi dell'Unione in materia di clima;

8) al fine di rispettare gli obiettivi in materia di clima posti dalla strategia europea « Fit for 55 », di riduzione di almeno il 55 per cento delle emissioni di gas serra entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, il regolamento prevede dal 1° gennaio 2030 per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 55 per cento (anziché del 37,5 per cento) dell'obiettivo nel 2021; per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 50 per cento (anziché del 31 per cento) dell'obiettivo nel 2021;

9) secondo la ricerca « La rivoluzione dell'*automotive* », condotta e realizzata dall'Associazione Economisti dell'Energia per Federmanager, entro il 2030 i veicoli elettrificati arriveranno a rappresentare oltre il 70 per cento delle vendite in Europa e più del 40 per cento negli Stati Uniti, mentre entro il 2026 il costo totale delle auto elettriche uguaglierà quello dei veicoli a combustione interna e già da tempo, molte case automobilistiche europee hanno deciso di convertire la propria filiera verso un radicale passaggio all'elettrico, anche anticipando, in molti casi, le scadenze previste dalle normative dell'Unione europea;

10) il mercato italiano delle auto elettriche tuttavia continua a calare, mentre in Europa cresce; nel 2022 le immatricolazioni di auto elettriche in Italia sono scese del 27,1 per cento (quota di mercato al 3,7 per cento), mentre in tutti gli altri grandi Paesi europei hanno registrato una robusta crescita: in Germania +32,3 per cento, nel Regno Unito +40,1 per cento, in Francia +25,3 per cento, in Spagna +30,6 per cento;

11) tale tendenza negativa si pone in contrasto con gli obiettivi previsti dagli impegni nazionali e comunitari, ostaco-

lando in modo determinante la crescita del comparto, la transizione ecologica e lo sviluppo stesso del mercato dei veicoli elettrici;

12) in Italia il settore dell'*automotive* dipende ancora per il 93,4 per cento da fonti fossili ed è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di gas serra, oltre ad essere tra le cause principali della degradazione della qualità dell'aria nelle città italiane. Tra le diverse modalità di trasporto, nel 2019 quello stradale ha emesso il 92,6 per cento dei 105.1 milioni di tonnellate di CO₂eq dell'intero settore, praticamente quanto emesso dall'intera Romania nello stesso anno. Tale valore – in crescita del 3,9 per cento rispetto ai valori del 1990 – deve essere azzerato entro il 2050 per rispettare l'obiettivo della neutralità climatica che l'Europa e l'Italia hanno fissato. In particolare, le emissioni del trasporto su strada costituiscono la parte maggioritaria delle emissioni dei settori non ETS, per i quali per l'Italia è fissato un obiettivo di riduzione, al 2030, del -43,7 per cento;

13) sebbene le auto circolanti siano passate da 39.545.232 del 2019 a 40.839.063 del 2023, innalzando il tasso di motorizzazione privata del Paese a 69 autovetture per ogni 100 abitanti, il nostro parco di autovetture (38,5 milioni) e di veicoli commerciali (3,97 milioni) è fra i più vetusti, insicuri ed inquinanti d'Europa con il 29 per cento delle vetture e il 47 per cento degli autocarri che hanno un'omologazione tra Euro 0 e Euro 3; numeri che indicano l'urgenza di politiche volte a svecchiare il circolante e aumentare l'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile, dal momento che la media di colonnine di ricarica ogni 100 km è di 12,3 in Unione europea, Regno Unito e Paesi Efta. In Italia siamo a 7,9, in UK sono 17,6, in Germania 17,3, in Francia 10,2; numeri lontanissimi dai Paesi Bassi: 107,8, ovvero più di una a km;

14) nella XVIII legislatura, per contrastare la crisi indotta dalla pandemia e sostenere la produzione e l'occupazione del settore, sono state stanziare molte risorse, ci sono quelle del PNRR (800 milioni di

euro di dotazioni finanziarie, distribuite per finanziare due linee di contratti di sviluppo, di cui 500 milioni per la realizzazione della filiera nazionale delle batterie e 300 milioni destinati a investimenti finalizzati alla realizzazione di una filiera nazionale di bus elettrici, la dotazione del Fondo IPCEI che finanzia progetti di batterie e progetti di sviluppo della filiera dell'idrogeno) e quelle stanziare col Fondo *Automotive*, 8,7 miliardi della legge 34 del 2022 che costituiscono insieme un pacchetto di 11-12 miliardi di euro per il settore dell'auto disponibili fino alla fine del decennio per favorire la riconversione, ricerca e sviluppo del settore *automotive*;

15) la filiera dell'industria automobilistica necessita di interventi *ad hoc*, come fatto da altri Paesi con alta vocazione all'*automotive*, che prevedono il sostegno alla riconversione produttiva, alla ricerca e allo sviluppo di prodotti e tecnologie innovative in grado di assecondare la domanda emergente nel mercato di riferimento e di competere a livello globale, nonché la riqualificazione professionale degli addetti; in assenza di tali politiche si prefigura il rischio di chiusure e licenziamenti di personale;

16) tra le politiche di accompagnamento, un ruolo particolarmente importante può essere rappresentato dal possibile sviluppo di nuove filiere di produzione quali quello delle batterie e dei semiconduttori, così come appare necessario un piano per l'infrastrutturazione del Paese basato su un forte incremento della produzione di energie rinnovabili;

17) il passaggio all'elettrico deve essere anche un'opportunità per ripensare complessivamente la tipologia delle mobilità, in particolare nelle grandi aree metropolitane, promuovendone le forme collettive e condivise; appare pertanto necessario che la transizione all'elettrico sia accompagnata e guidata da un importante intervento pubblico che deve, anche mediante la costituzione di appositi organismi, orientare e favorire la transizione;

18) al contrario, spesso ritardi e le burocrazie hanno frenato la transizione,

come accaduto nel caso dei *bonus wallbox* e colonnine nel 2022 e nel 2023;

19) la nuova Direttiva sulle Energie Rinnovabili (REDIII) prevede inoltre l'introduzione di un meccanismo di credito per l'elettricità rinnovabile caricata nei veicoli elettrici, e dunque immessa in consumo nei trasporti;

20) il comparto dell'*automotive* italiano si presenta articolato e composto da numerose realtà: da quelle specializzate nella produzione di autoveicoli fino alla componentistica, segmento quest'ultimo nel quale le imprese nazionali hanno sempre saputo distinguersi: una filiera produttiva in cui operano 5.439 imprese, risultano occupati oltre 272.000 addetti e che genera un fatturato di poco superiore a 100 miliardi di euro, pari al 5,6 per cento del Pil nazionale, con un contributo al gettito fiscale per oltre 76 miliardi (dati Anfia 2023);

21) nel solo ambito della componentistica per autoveicoli trovano lavoro 167 mila persone, con quasi 2.200 imprese attive e 55,9 miliardi di euro di fatturato (dati Anfia 2022);

22) da una ricerca condotta da Cassa Depositi e Prestiti, Ernst & Young e Luiss Business School, emerge come circa il 20 per cento del valore aggiunto generato dalla filiera della componentistica risulti fortemente radicato nei mercati internazionali (la Germania resta il primo cliente nell'Unione) e inglobato dai prodotti esportati dagli altri partner commerciali. Nel 2022, il nostro Paese ha esportato il 12,5 per cento di tutte le produzioni manifatturiere nazionali, per un valore di circa 73 miliardi di euro e, con riferimento alla sola componentistica per autoveicoli, circa il 21 per cento per un valore intorno ai quattro miliardi;

23) l'Osservatorio sulla componentistica *automotive* italiana e sui servizi per la mobilità, nel suo ultimo rapporto, attesta che il Piemonte resta il territorio con il maggior numero di imprese insediate (il 33,6 per cento), a cui seguono la Lombardia (il 26,9 per cento) e l'Emilia-Romagna (il 10,6 per cento) che, nel complesso, coprono

più del 70 per cento del totale. Nel Nord Est si distingue il Veneto (l'8,9 per cento), nel Centro Italia la Toscana (il 3,1 per cento) e nel Mezzogiorno (isole comprese) la Campania (il 3,4 per cento). Alle imprese con sede in Piemonte è riconducibile il 34 per cento circa sia del fatturato, sia degli addetti del settore;

24) alla luce di tutto ciò, è sempre più preoccupante la situazione di Stellantis: con sei stabilimenti produttivi, la forza lavoro nazionale del Gruppo conta poco più di 40 mila addetti; a partire dal 2015 il personale è diminuito di 11 mila e cinquecento unità, con il costante ricorso alla cassa integrazione, al contratto di solidarietà e alle uscite incentivate;

25) l'Italia sta quindi pagando un prezzo molto alto per la presenza di un solo produttore, che a suo tempo scelse di non scommettere sull'elettrico nel nostro Paese, pur avendo adottato a livello globale un piano industriale (denominato Dare Forward 2030) che prevede la totale conversione all'auto elettrico, arrivando in ritardo rispetto ad altri produttori su tale fronte, ritardo pagato anche in termini occupazionali;

26) come ha ricordato anche il settimanale «L'Espresso» del 24 novembre scorso, sono ormai mille i giovani ingegneri del centro ricerche, delle palazzine dedicate alla progettazione del prodotto, dei dettagli, della carrozzeria che hanno lasciato la grande e storica azienda, incentivati «solo dall'incerto futuro di questa azienda». A tale incertezza si uniscono altresì i copiosi incentivi all'esodo, che nell'autunno del 2023 sono stati estesi a 15000 tra impiegati e quadri per abbandonare l'azienda;

27) a ottobre a Mirafiori la produzione della 500 elettrica si è fermata per due settimane, lo stesso è avvenuto a novembre, con un calo della produzione da 225 vetture assemblate a turno, a 170 auto;

28) agli inizi di febbraio 2024 Stellantis ha comunicato alle organizzazioni sindacali il ricorso ad un mese intero di cassa integrazione a marzo alle Carrozze-

rie di Mirafiori per 2.260 lavoratori; successivamente, il ricorso alla cassa integrazione, per i lavoratori che operano sui modelli 500 Bev e Maserati, è stato prolungato dal 2 al 20 aprile, come annunciato dalla stessa azienda il 6 marzo 2024; in seguito a tale decisione le linee della Maserati e della 500 elettrica non si fermeranno completamente ma lavoreranno su un solo turno;

29) il periodo di sofferenza per Mirafiori, quindi, prosegue nonostante le dichiarazioni di Stellantis, la quale ha sempre affermato di voler puntare sullo stabilimento torinese per la realizzazione di un «green campus»; a queste parole però non seguono i fatti e non si può che constatare il periodo di difficoltà che sta affrontando il sito in questo momento, in particolare nei reparti della carrozzeria;

30) il caso Mirafiori così come l'intera vicenda Stellantis deve assumere rilevanza nazionale; gli stabilimenti devono essere messi nelle condizioni di avere prospettive occupazionali e produttive certe;

31) sul destino di Mirafiori e Pomiigliano si rincorrono periodicamente annunci, dichiarazioni e indiscrezioni che non precipitano ancora in una seria trattativa tra Governo, azienda e organizzazioni sindacali, né in azioni concrete per il rilancio degli stabilimenti. L'apertura del *battery center* e del cosiddetto *hub* dell'economia circolare denominato Sustainera nel corso del 2023 a Torino non hanno infatti portato a nessuna nuova assunzione;

32) l'ultima indiscrezione fatta trapelare vedrebbe per Mirafiori la produzione di 150 mila vetture elettriche a marchio cinese Leapmotor, di cui Stellantis ha acquisito una quota di partecipazione del 20 per cento nel 2023, affiancate alla produzione della Cinquecento elettrica dal 2026, senza tuttavia indicare il percorso per arrivare a tale momento

33) si tratterebbe delle T3, delle utilitarie simili alla Panda e ulteriori indiscrezioni parlerebbero della nascita di Leapmotor International, controllata al 51 per cento da Stellantis e al 49 per cento da

Leapmotor, con diritti esclusivi per le esportazioni e le vendite dei prodotti Leapmotor fuori dalla Cina;

34) al Tavolo che si è tenuto il 20 febbraio 2024 a Torino con il Sindaco, l'assessore regionale alle attività produttive del Piemonte, le organizzazioni sindacali e Stellantis non sono emersi impegni concreti da parte dell'azienda, se non un vago sostegno a iniziative per Mirafiori nell'ambito del piano Dare Forward 2030, con l'obiettivo di trasformare il sito in un polo innovativo per la mobilità sostenibile entro il 2038. L'ipotesi della linea di produzione Leapmotor non è stata menzionata; i vertici italiani di Stellantis hanno dichiarato che con l'avvio del nuovo piano incentivi italiano, circa 240 milioni per l'elettrico, per un totale di un miliardo per l'auto, ci sia la possibilità di aumentare la produzione a Mirafiori della 500 elettrica;

35) ormai da troppi anni le organizzazioni sindacali sottolineano la necessità che vengano individuati nuovi modelli, vengano effettuate assunzioni e abbandonato il ricorso alla cassa integrazione, per non arrivare all'eutanasia dello stabilimento e dell'indotto che, senza il rilancio di Mirafiori, verrà inevitabilmente travolto;

36) anche nello stabilimento di Pomigliano vi è forte preoccupazione, da parte delle lavoratrici e dei lavoratori, per il futuro della fabbrica e i timori nascono dal fatto che le uniche notizie ufficiali sono che il 2027 sarà l'ultimo anno di produzione della Panda, modello che ha consentito la sopravvivenza dello stabilimento;

37) anche per Pomigliano la politica degli annunci deve essere accompagnata da atti concreti attraverso la presentazione di un piano industriale che garantisca, nella transizione all'elettrico, la piena occupazione per lo stabilimento, garantendo altresì un indotto sempre più in difficoltà;

38) è necessario che le parole di Tavares su Pomigliano e Mirafiori si trasformino in atti concreti, ovvero un accordo per investimenti in ricerca, progettazione e produzione, con relativi piani di assunzioni, con le missioni produttive per

tutti gli stabilimenti in tempi chiari, tramite un serrato confronto con il Governo e le organizzazioni sindacali;

39) considerato il crescente disimpegno del Gruppo Stellantis in Italia — che a fronte della contrazione della produzione e, quindi, della occupazione nel nostro paese e degli investimenti realizzati in Algeria, Marocco, Polonia e da ultimo in Serbia (con la realizzazione di uno stabilimento per la produzione della nuova Panda elettrica) — appare necessario avviare ogni iniziativa al fine di incentivare la presenza nel nostro Paese di almeno un altro costruttore che, nel rispetto delle regole europee e italiane, garantisca un futuro al settore *automotive* in Italia;

40) secondo uno studio di Federcontribuenti, dal 1975 al 2012 Fiat ha ricevuto dallo Stato italiano 220 miliardi di euro per cassa integrazione, sviluppo industriale, sussidi, implementazione degli stabilimenti;

41) nel 2020 a Fca sono stati concessi 6,3 miliardi di linea di credito con garanzia Sace: il prestito è stato restituito, ma senza che i livelli di produzione tornassero mai a quelli precedenti la pandemia;

42) Stellantis produce in Francia un milione di auto e 15 modelli e quasi tutta la componentistica, mentre in Italia sono prodotte circa 500 mila auto e 7 modelli;

43) Stellantis, anche grazie al progressivo passaggio alla produzione di auto elettriche, a livello mondiale ha chiuso il 2023 con un utile netto di 18,6 miliardi, in crescita dell'11 per cento sul 2022, e ricavi netti per 189,5 miliardi, annunciando un dividendo di 1,55 euro per azione ordinaria, circa il 16 per cento in più del 2022. Exor, la *holding* della famiglia Elkann che detiene il 14 per cento delle azioni di Stellantis, incasserà per il 2023 circa 700 milioni di euro di dividendi, contro i 140 milioni di euro del 2020. Tavares nel 2023 ha percepito 23 milioni di euro, pari alla retribuzione di 12.000 dipendenti, mentre le lavoratrici e i lavoratori da tanti anni sono interessati da un massiccio utilizzo di

cassa integrazione con incertezze sulla tenuta occupazionale e una significativa decurtazione del salario. Mirafiori ha visto passare gli occupati da 20.000 a 12.000; il disimpegno a Torino, prima della famiglia Agnelli-Elkann e adesso di Stellantis, che non hanno assegnato nuovi modelli di auto, ha generato la chiusura di centinaia di fabbriche nell'indotto con il licenziamento di oltre 35.000 persone, impoverendo così l'intera città di Torino e l'area metropolitana;

44) per quanto riguarda Maserati, il calo del mercato cinese, che rappresenta uno dei mercati principali del marchio Maserati con il 21 per cento delle vendite globali, ha influito notevolmente sul marchio; nel 2017, nel comprensorio torinese se ne producevano 55.000, nel 2023 ne sono state prodotte solo 8.000;

45) l'obiettivo dichiarato di Stellantis sarebbe quello di recuperare con le vetture Gran Turismo e Gran Cabrio del programma elettrico Folgore. Quest'ultima verrà lanciata entro la prima metà dell'anno in corso e subito dopo toccherà alla sua versione con motore a combustione mentre non si produrranno più Quattroporte, Ghibli e Levante;

46) il percorso verso l'elettrificazione proseguirà nel 2025 con la nuova MC20 Folgore, il nuovo large E-UV BEV nel 2027 e la nuova generazione di Quattroporte BEV nel 2028;

47) le parole di Stellantis devono essere accompagnate da scelte concrete. Ogni stabilimento deve avere assegnati nuovi modelli tecnologicamente avanzati e con volumi adeguati a saturare l'occupazione e per questo è fondamentale avere modelli *mass market*. Senza una vera strategia di sviluppo si rischiano nuove crisi e il declino irreversibile del settore industriale dell'*automotive*;

48) le novità introdotte nel contesto normativo europeo, l'evoluzione tecnologica nella propulsione elettrica, delle batterie di ricarica e dei circuiti, e le nuove esigenze di mobilità dei cittadini, pertanto, impongono alle grandi aziende automobi-

listiche l'avvio immediato di un processo di ulteriore profonda trasformazione del loro assetto produttivo e della filiera di distribuzione e, di conseguenza, una politica industriale finora assente nell'azione di Governo, proprio in un contesto in cui questa fase di trasformazione, se ben supportata, potrebbe rappresentare una opportunità di ritornare a crescere in considerazione del fatto che l'approssimarsi della scadenza del 2035 richiede certezza, stabilità e programmazione da parte del decisore politico, come richiesto da tutti gli attori della filiera;

49) una politica industriale che non contrasta il ritardo e, anzi, in qualche modo lo incentiva rischia, nel corso dei prossimi anni, di aggravare la situazione, mentre sarebbe necessario farsi promotori di un piano per la gestione a livello europeo della transizione ecologica con strumenti comuni e avviare immediatamente una trattativa con Stellantis per salvaguardare l'occupazione e mantenere la capacità produttiva degli impianti;

50) è necessario sviluppare strumenti di sostegno finalizzati a favorire l'acquisto di vetture a basse emissioni dal lato della domanda e a sviluppare la filiera dell'elettrico dal lato dell'offerta, attraendo grandi investimenti (dalla produzione dei veicoli a quella dei componenti) e nuovi produttori, e comunque vincolando l'erogazione di risorse pubbliche all'assunzione di precisi impegni da parte dei produttori esistenti e futuri, con una radicale inversione dell'azione del Governo, sin qui debole e ambigua,

impegna il Governo:

- 1) ad assumere un ruolo centrale e decisivo nel rilancio dell'industria dell'*automotive* e della produzione di auto in Italia in coerenza con la transizione ecologica e con gli impegni in ambito Unione europea, partendo dal ruolo che deve svolgere il tavolo insediatosi il 6 dicembre 2023 presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*;
- 2) ad attivarsi nelle sedi istituzionali europee per sostenere e valorizzare il

- ruolo strategico della filiera dell'*automotive*, affinché l'intero settore sia adeguatamente supportato nei prossimi anni, con politiche, strumenti e risorse aggiuntive per la riconversione delle imprese e la riqualificazione dei lavoratori (sul modello del programma *Sure*) rispetto a quelle finora stanziato, rivalutando i criteri di assegnazione degli stanziamenti tra i diversi Paesi comunitari rispetto a quanto avvenuto negli ultimi anni;
- 3) a mettere in atto tutte le iniziative volte a incentivare e favorire il passaggio dalla produzione dell'auto endotermica alla produzione sul territorio nazionale dei veicoli elettrici attraverso l'adeguato sostegno agli investimenti in ricerca e sviluppo (anche aumentando la copertura dedicata nella ricerca e sviluppo di prodotto e processo) e produzioni in grado di garantire l'occupazione, nell'ambito delle politiche di rilancio dell'industria dell'*automotive*, a favorire le aziende che garantiscono produzione e piena e buona occupazione, escludendo dall'accesso alle risorse pubbliche chi delocalizza;
 - 4) ad adoperarsi affinché Stellantis mantenga in Italia non solo la produzione, ma anche i settori della progettazione, dal momento che il *design* italiano è riconosciuto come elemento di grande valore in tutto il mondo e la gestione della *supply chain*, tutti settori che dall'avvento di Stellantis sono stati fortemente ridimensionati in termini di personalità e competenze a favore degli omologhi enti francesi del personale *ex PSA*, condizionando le misure, finanziarie e regolatorie, in favore di Stellantis all'assunzione e al rispetto da parte della società di precisi impegni in termini produttivi e occupazionali;
 - 5) a favorire, anche attraverso semplificazioni burocratiche e opportuni incentivi, l'attrazione di investimenti stranieri e lo stabilimento sul territorio nazionale di altri produttori;
 - 6) ad accompagnare la transizione del settore, sostenendo tutti gli interventi di carattere industriale necessari a efficientare e sostenere il processo di trasformazione industriale e di innovazione settoriale, a partire dalla digitalizzazione fino al cambio delle motorizzazioni e allo sviluppo delle nuove tecnologie, al trasferimento tecnologico e alla nascita di nuove imprese innovative, e gli investimenti nazionali ed esteri, favorendo anche i progetti basati su aggregazioni tra imprese;
 - 7) a sostenere e favorire il passaggio alla mobilità elettrica anche attraverso l'incentivazione del rinnovo del parco auto a partire dalle flotte pubbliche e delle partecipate garantendone la produzione nel nostro Paese, nonché la diffusione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici e, quindi, ad accelerare l'ampliamento capillare della rete di ricarica, compresa quella autostradale, al servizio dei cittadini, anche attraverso una semplificazione degli *iter* autorizzativi;
 - 8) prevedere i necessari strumenti incentivanti volti a stimolare l'acquisto da parte delle imprese private di flotte aziendali (*vetture in pool*, ad uso promiscuo, per liberi professionisti e agenti di commercio), anche valutando un aumento della deducibilità fiscale e del limite di detraibilità dell'Iva per tutti i veicoli a zero emissioni, ivi incluso un regime di tassazione differenziato tra questi ultimi e gli altri veicoli in *fringe benefit*;
 - 9) ad adottare iniziative di competenza per favorire il rapido superamento delle situazioni di crisi industriale emerse nel corso degli ultimi mesi nella filiera dell'*automotive*, in particolare nel settore della componentistica, al fine di evitare licenziamenti di addetti e la delocalizzazione di importanti aziende operanti nel settore e ad affrontare, per tempo, con adeguati strumenti e risorse, le situazioni di potenziale crisi che stanno per emergere e che rischiano di avere pesanti ricadute occupazionali nei territori coinvolti, in particolare nella filiera della componentistica tradizionale;

- 10) ad adottare tutte le misure ritenute necessarie a sostenere la filiera e i lavoratori dell'*automotive* nel superamento dell'attuale fase di transizione, sia sul fronte della produzione sia su quello della vendita di autoveicoli, con riferimento agli incentivi all'acquisto, da indirizzare prioritariamente alle fasce a reddito basso anche ai fini dell'accesso ai centri urbani, o al « *leasing* sociale » di veicoli elettrici o a basse emissioni di anidride carbonica in ottica pluriennale e all'acquisizione di tecnologie e alla riconversione produttiva per favorire la produzione di modelli elettrici in Italia, prorogando almeno fino al 2035 il Fondo *automotive* e incrementandone le risorse disponibili a valere sui risparmi derivanti dalla riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi;
- 11) a sostenere e proporre un piano industriale di rilancio della produzione di autovetture elettriche che, unitamente ai necessari investimenti in ricerca e sviluppo, sostenga anche l'intera filiera della componentistica, promuovendo, insieme alle regioni interessate, iniziative di formazione per le lavoratrici e i lavoratori dell'*automotive* affinché possano acquisire le competenze necessarie alla transizione ecologica utilizzando a tale scopo anche parte del fondo *automotive* costituito dal decreto-legge n. 17 del 2022 e prevedendo altresì che tutti gli incentivi e le risorse pubbliche utilizzate devono essere condizionati agli impegni e agli obiettivi che Stellantis deve garantire in termini di prospettive industriali e tenuta occupazionale in tutti gli stabilimenti;
- 12) a favorire, tramite risorse strutturali, gli investimenti in ricerca e sviluppo per la progettazione di nuovi modelli di autoveicoli elettrici per il trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, per la creazione di futuri prodotti e servizi legati alla mobilità elettrica e, segnatamente, all'utilizzo di veicoli elettrici per fornire servizi *vehicle-to-Grid* (V2G) e *vehicle-to-Home* (V2H) nonché per il riuso, il riciclo e lo smaltimento delle batterie di veicoli elettrici per la produzione di nuovi sistemi di accumulo di energia per veicoli, anche favorendo la cooperazione tra settore industriale, associazioni di rappresentanza, istituzioni di formazione e *training*, centri di ricerca e autorità pubbliche per rimuovere il *gap* di competenze del settore *automotive*;
- 13) ad adottare ogni iniziativa di competenza volta a favorire l'Italia come sede di attività di lavorazione di semiconduttori e di produzione di batterie e del loro riuso e riciclo, al fine di rafforzare l'autonomia strategica nell'approvvigionamento di semiconduttori e batterie e di garantire adeguati livelli di ricerca e sviluppo negli ambiti tecnologici, della microelettronica e dell'intelligenza artificiale da applicare al settore in esame;
- 14) ad adottare iniziative di competenza volte a predisporre misure di incentivo non retroattive e stabili, capaci di stimolare l'industria delle infrastrutture di ricarica, che in Italia conta molte aziende e numerose eccellenze, e introdurre un meccanismo di credito per l'elettricità rinnovabile caricata nei veicoli elettrici;
- 15) a rendere permanente il tavolo *automotive* già costituito presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, e strutturare il lavoro dei 5 gruppi tematici per gestire la transizione e la vertenza Stellantis e mantenere costante il dialogo tra le parti sociali, i rappresentanti delle regioni, le associazioni di categoria, le case produttrici e le Istituzioni;
- 16) a individuare ammortizzatori sociali specifici per la transizione che, oltre alla tenuta occupazionale e unitamente alla formazione, garantiscano il passaggio anche a nuove professionalità nonché in ottica di riduzione degli orari di lavoro;
- 17) a concordare con tutti i soggetti interessati, in primo luogo le parti sociali,

le iniziative utili e necessarie per la transizione alla mobilità elettrica già enunciate nel presente atto (infrastrutturazione del Paese, presenza di tutta la filiera necessaria, sostegno, accompagnamento e ampliamento dell'indotto) tutelando e garantendo i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori;

- 18) ad adottare iniziative di competenza volte a formulare una proposta di rimodulazione a parità di pressione fiscale complessiva della tassa automobilistica di proprietà, anche attraverso la parametrizzazione al numero di grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro, da accompagnare a incentivi all'acquisto di auto e veicoli commerciali a zero emissioni di ultima generazione in particolare in favore dei redditi medi e bassi;
- 19) ad adottare le iniziative di competenza volte a incrementare le risorse statali per l'acquisto di veicoli commerciali di categoria N1 per la logistica, la consegna e la distribuzione dell'ultimo miglio e M1 speciali a zero emissioni, escludendo da ogni sistema di incentivo o beneficio fiscale tecnologie meno efficienti e più emmissive;
- 20) ad adottare iniziative di competenza per completare, entro il 2026, l'installazione di tutte le infrastrutture di ricarica veloci e ultraveloci finanziate con i fondi PNRR (Missione 2, Componente 2, Investimento 4.3): almeno 7.500 stazioni di ricarica super-veloci per veicoli elettrici su strade extraurbane e almeno 13.755 stazioni di ricarica veloci nei centri urbani nonché a potenziare la rete di punti di ricarica in autostrada, la cui copertura risulta ancora lontana dal poter servire adeguatamente la mobilità elettrica.

(1-00256) (Nuova formulazione) « Grimaldi, Braga, Francesco Silvestri, Zannella, Appendino, Bakkali, Barbagallo, Berruto, Bonelli, Borrelli, Cappelletti, Casu, De Micheli, Di Sanzo, Dori, Evi, Ila-

ria Fontana, Fornaro, Fossi, Fratoianni, Ghio, Ghirra, Gribaudo, Gnassi, Guerra, Iaria, L'Abbate, Laus, Mari, Morfino, Orlando, Pavanelli, Pelluffo, Piccolotti, Santillo, Saracino, Scotto, Simiani, Zarratti ».

La Camera,

premessi che:

1) nell'ambito della filiera della mobilità sostenibile, il settore dell'*automotive* e la sua riconversione rivestono ovviamente un ruolo centrale e strategico;

2) tale settore ricomprende tutte le imprese coinvolte nella produzione di autoveicoli, a partire dalle imprese che producono materie prime (plastiche, coloranti, prodotti chimici, vernici, tessuti, e altro) e macchine utensili, passando per le imprese più strettamente produttive, fino ad arrivare alle aziende che si occupano di imballaggi, trasporto merci e servizi legati agli autoveicoli, e quella dei servizi *automotive*, con 5500 imprese, oltre un milione e duecentomila addetti e un fatturato con un'incidenza percentuale sul PIL, includendo i servizi, a due cifre;

3) la filiera *automotive* italiana si posiziona nei segmenti a più elevato valore aggiunto grazie non solo alle eccellenze nella produzione di autoveicoli di alta gamma e di autoveicoli commerciali, ma anche in virtù delle specializzazioni produttive che caratterizzano in particolare i distretti della componentistica;

4) la produzione di auto in Italia mostra tuttavia scenari preoccupanti: da quasi un milione e mezzo di veicoli prodotti nel 1999 siamo scesi a 473 mila nel 2022; solo a Torino nel 2007 venivano fabbricate 218mila auto, nel 2019 si è arrivati a 21mila e c'è il rischio che nel 2024 si cali la produzione a meno di 50mila autoveicoli;

5) tale calo di produzione determina anche la crisi dell'indotto del settore: a partire dal 2008, nella componentistica

torinese più di 500 aziende hanno cessato l'attività e 35 mila persone hanno perso il lavoro; le crisi si estendono e si moltiplicano in tutto il paese, dall'area industriale di Melfi, alle ipotesi di chiusura della Marelli a Crevalcore (BO), alla gravissima crisi della Lear a Grugliasco (TO);

6) l'Unione europea si è impegnata a diventare un'area a « impatto climatico zero » entro il 2050; il settore dei trasporti, che rappresenta un quarto delle emissioni totali di gas serra della stessa UE, è un ambito su cui è prioritario intervenire, per raggiungere l'obiettivo europeo di neutralità climatica;

7) inoltre, il nuovo regolamento (UE) 2023/851 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 aprile 2023, entrato in vigore il 15 maggio 2023, riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con gli obiettivi dell'Unione in materia di clima;

8) al fine di rispettare gli obiettivi in materia di clima posti dalla strategia europea « Fit for 55 », di riduzione di almeno il 55 per cento delle emissioni di gas serra entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, il regolamento prevede dal 1° gennaio 2030 per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 55 per cento (anziché del 37,5 per cento) dell'obiettivo nel 2021; per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 50 per cento (anziché del 31 per cento) dell'obiettivo nel 2021;

9) secondo la ricerca « La rivoluzione dell'*automotive* », condotta e realizzata dall'Associazione Economisti dell'Energia per Federmanager, entro il 2030 i veicoli elettrificati arriveranno a rappresentare oltre il 70 per cento delle vendite in Europa e più del 40 per cento negli Stati Uniti, mentre entro il 2026 il costo totale delle auto elettriche uguaglierà quello dei veicoli a combustione interna e già da tempo,

molte case automobilistiche europee hanno deciso di convertire la propria filiera verso un radicale passaggio all'elettrico, anche anticipando, in molti casi, le scadenze previste dalle normative dell'Unione europea;

10) il mercato italiano delle auto elettriche tuttavia continua a calare, mentre in Europa cresce; nel 2022 le immatricolazioni di auto elettriche in Italia sono scese del 27,1 per cento (quota di mercato al 3,7 per cento), mentre in tutti gli altri grandi Paesi europei hanno registrato una robusta crescita: in Germania +32,3 per cento, nel Regno Unito +40,1 per cento, in Francia +25,3 per cento, in Spagna +30,6 per cento;

11) tale tendenza negativa si pone in contrasto con gli obiettivi previsti dagli impegni nazionali e comunitari, ostacolando in modo determinante la crescita del comparto, la transizione ecologica e lo sviluppo stesso del mercato dei veicoli elettrici;

12) in Italia il settore dell'*automotive* dipende ancora per il 93,4 per cento da fonti fossili ed è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di gas serra, oltre ad essere tra le cause principali della degradazione della qualità dell'aria nelle città italiane. Tra le diverse modalità di trasporto, nel 2019 quello stradale ha emesso il 92,6 per cento dei 105.1 milioni di tonnellate di CO₂eq dell'intero settore, praticamente quanto emesso dall'intera Romania nello stesso anno. Tale valore – in crescita del 3,9 per cento rispetto ai valori del 1990 – deve essere azzerato entro il 2050 per rispettare l'obiettivo della neutralità climatica che l'Europa e l'Italia hanno fissato. In particolare, le emissioni del trasporto su strada costituiscono la parte maggioritaria delle emissioni dei settori non ETS, per i quali per l'Italia è fissato un obiettivo di riduzione, al 2030, del -43,7 per cento;

13) sebbene le auto circolanti siano passate da 39.545.232 del 2019 a 40.839.063 del 2023, innalzando il tasso di motorizzazione privata del Paese a 69 autovetture per ogni 100 abitanti, il nostro parco di

autovetture (38,5 milioni) e di veicoli commerciali (3,97 milioni) è fra i più vetusti, insicuri ed inquinanti d'Europa con il 29 per cento delle vetture e il 47 per cento degli autocarri che hanno un'omologazione tra Euro 0 e Euro 3; numeri che indicano l'urgenza di politiche volte a svecchiare il circolante e aumentare l'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile, dal momento che la media di colonnine di ricarica ogni 100 km è di 12,3 in Unione europea, Regno Unito e Paesi Efta. In Italia siamo a 7,9, in UK sono 17,6, in Germania 17,3, in Francia 10,2; numeri lontanissimi dai Paesi Bassi: 107,8, ovvero più di una a km;

14) nella XVIII legislatura, per contrastare la crisi indotta dalla pandemia e sostenere la produzione e l'occupazione del settore, sono state stanziato molte risorse, ci sono quelle del PNRR (800 milioni di euro di dotazioni finanziarie, distribuite per finanziare due linee di contratti di sviluppo, di cui 500 milioni per la realizzazione della filiera nazionale delle batterie e 300 milioni destinati a investimenti finalizzati alla realizzazione di una filiera nazionale di bus elettrici, la dotazione del Fondo IPCEI che finanzia progetti di batterie e progetti di sviluppo della filiera dell'idrogeno) e quelle stanziato col Fondo *Automotive*, 8,7 miliardi della legge 34 del 2022 che costituiscono insieme un pacchetto di 11-12 miliardi di euro per il settore dell'auto disponibili fino alla fine del decennio per favorire la riconversione, ricerca e sviluppo del settore *automotive*;

15) la filiera dell'industria automobilistica necessita di interventi *ad hoc*, come fatto da altri Paesi con alta vocazione all'*automotive*, che prevedono il sostegno alla riconversione produttiva, alla ricerca e allo sviluppo di prodotti e tecnologie innovative in grado di assecondare la domanda emergente nel mercato di riferimento e di competere a livello globale, nonché la riqualificazione professionale degli addetti; in assenza di tali politiche si prefigura il rischio di chiusure e licenziamenti di personale;

16) tra le politiche di accompagnamento, un ruolo particolarmente importante può essere rappresentato dal possi-

bile sviluppo di nuove filiere di produzione quali quello delle batterie e dei semiconduttori, così come appare necessario un piano per l'infrastrutturazione del Paese basato su un forte incremento della produzione di energie rinnovabili;

17) il passaggio all'elettrico deve essere anche un'opportunità per ripensare complessivamente la tipologia delle mobilità, in particolare nelle grandi aree metropolitane, promuovendone le forme collettive e condivise; appare pertanto necessario che la transizione all'elettrico sia accompagnata e guidata da un importante intervento pubblico che deve, anche mediante la costituzione di appositi organismi, orientare e favorire la transizione;

18) la nuova Direttiva sulle Energie Rinnovabili (REDIII) prevede inoltre l'introduzione di un meccanismo di credito per l'elettricità rinnovabile caricata nei veicoli elettrici, e dunque immessa in consumo nei trasporti;

19) il comparto dell'*automotive* italiano si presenta articolato e composto da numerose realtà: da quelle specializzate nella produzione di autoveicoli fino alla componentistica, segmento quest'ultimo nel quale le imprese nazionali hanno sempre saputo distinguersi: una filiera produttiva in cui operano 5.439 imprese, risultano occupati oltre 272.000 addetti e che genera un fatturato di poco superiore a 100 miliardi di euro, pari al 5,6 per cento del Pil nazionale, con un contributo al gettito fiscale per oltre 76 miliardi (dati Anfia 2023);

20) nel solo ambito della componentistica per autoveicoli trovano lavoro 167 mila persone, con quasi 2.200 imprese attive e 55,9 miliardi di euro di fatturato (dati Anfia 2022);

21) da una ricerca condotta da Cassa Depositi e Prestiti, Ernst & Young e Luiss Business School, emerge come circa il 20 per cento del valore aggiunto generato dalla filiera della componentistica risulti fortemente radicato nei mercati internazionali (la Germania resta il primo cliente nell'Unione) e inglobato dai prodotti esportati dagli altri partner commerciali. Nel 2022, il

nostro Paese ha esportato il 12,5 per cento di tutte le produzioni manifatturiere nazionali, per un valore di circa 73 miliardi di euro e, con riferimento alla sola componentistica per autoveicoli, circa il 21 per cento per un valore intorno ai quattro miliardi;

22) l'Osservatorio sulla componentistica *automotive* italiana e sui servizi per la mobilità, nel suo ultimo rapporto, attesta che il Piemonte resta il territorio con il maggior numero di imprese insediate (il 33,6 per cento), a cui seguono la Lombardia (il 26,9 per cento) e l'Emilia-Romagna (il 10,6 per cento) che, nel complesso, coprono più del 70 per cento del totale. Nel Nord Est si distingue il Veneto (l'8,9 per cento), nel Centro Italia la Toscana (il 3,1 per cento) e nel Mezzogiorno (isole comprese) la Campania (il 3,4 per cento). Alle imprese con sede in Piemonte è riconducibile il 34 per cento circa sia del fatturato, sia degli addetti del settore;

23) alla luce di tutto ciò, è sempre più preoccupante la situazione di Stellantis: con sei stabilimenti produttivi, la forza lavoro nazionale del Gruppo conta poco più di 40 mila addetti; a partire dal 2015 il personale è diminuito di 11 mila e cinquecento unità, con il costante ricorso alla cassa integrazione, al contratto di solidarietà e alle uscite incentivate;

24) l'Italia sta quindi pagando un prezzo molto alto per la presenza di un solo produttore, che a suo tempo scelse di non scommettere sull'elettrico nel nostro Paese, pur avendo adottato a livello globale un piano industriale (denominato Dare Forward 2030) che prevede la totale conversione all'auto elettrico, arrivando in ritardo rispetto ad altri produttori su tale fronte, ritardo pagato anche in termini occupazionali;

25) come ha ricordato anche il settimanale «L'Espresso» del 24 novembre scorso, sono ormai mille i giovani ingegneri del centro ricerche, delle palazzine dedicate alla progettazione del prodotto, dei dettagli, della carrozzeria che hanno lasciato la grande e storica azienda, incenti-

vati «solo dall'incerto futuro di questa azienda». A tale incertezza si uniscono altresì i copiosi incentivi all'esodo, che nell'autunno del 2023 sono stati estesi a 15000 tra impiegati e quadri per abbandonare l'azienda;

26) a ottobre a Mirafiori la produzione della 500 elettrica si è fermata per due settimane, lo stesso è avvenuto a novembre, con un calo della produzione da 225 vetture assemblate a turno, a 170 auto;

27) agli inizi di febbraio 2024 Stellantis ha comunicato alle organizzazioni sindacali il ricorso ad un mese intero di cassa integrazione a marzo alle Carrozzerie di Mirafiori per 2.260 lavoratori; successivamente, il ricorso alla cassa integrazione, per i lavoratori che operano sui modelli 500 Bev e Maserati, è stato prolungato dal 2 al 20 aprile, come annunciato dalla stessa azienda il 6 marzo 2024; in seguito a tale decisione le linee della Maserati e della 500 elettrica non si fermeranno completamente ma lavoreranno su un solo turno;

28) il periodo di sofferenza per Mirafiori, quindi, prosegue nonostante le dichiarazioni di Stellantis, la quale ha sempre affermato di voler puntare sullo stabilimento torinese per la realizzazione di un «*green campus*»; a queste parole però non seguono i fatti e non si può che constatare il periodo di difficoltà che sta affrontando il sito in questo momento, in particolare nei reparti della carrozzeria;

29) il caso Mirafiori così come il l'intera vicenda Stellantis deve assumere rilevanza nazionale; gli stabilimenti devono essere messi nelle condizioni di avere prospettive occupazionali e produttive certe;

30) l'ultima indiscrezione fatta trapelare vedrebbe per Mirafiori la produzione di 150 mila vetture elettriche a marchio cinese Leapmotor, di cui Stellantis ha acquisito una quota di partecipazione del 20 per cento nel 2023, affiancate alla produzione della Cinquecento elettrica dal 2026, senza tuttavia indicare il percorso per arrivare a tale momento;

31) si tratterebbe delle T3, delle utilitarie simili alla Panda e ulteriori indi-

screzioni parlerebbero della nascita di Leapmotor International, controllata al 51 per cento da Stellantis e al 49 per cento da Leapmotor, con diritti esclusivi per le esportazioni e le vendite dei prodotti Leapmotor fuori dalla Cina;

32) al Tavolo che si è tenuto il 20 febbraio 2024 a Torino con il Sindaco, l'assessore regionale alle attività produttive del Piemonte, le organizzazioni sindacali e Stellantis non sono emersi impegni concreti da parte dell'azienda, se non un vago sostegno a iniziative per Mirafiori nell'ambito del piano Dare Forward 2030, con l'obiettivo di trasformare il sito in un polo innovativo per la mobilità sostenibile entro il 2038. L'ipotesi della linea di produzione Leapmotor non è stata menzionata; i vertici italiani di Stellantis hanno dichiarato che con l'avvio del nuovo piano incentivi italiano, circa 240 milioni per l'elettrico, per un totale di un miliardo per l'auto, ci sia la possibilità di aumentare la produzione a Mirafiori della 500 elettrica;

33) ormai da troppi anni le organizzazioni sindacali sottolineano la necessità che vengano individuati nuovi modelli, vengano effettuate assunzioni e abbandonato il ricorso alla cassa integrazione, per non arrivare all'eutanasia dello stabilimento e dell'indotto che, senza il rilancio di Mirafiori, verrà inevitabilmente travolto;

34) anche nello stabilimento di Pomigliano vi è forte preoccupazione, da parte delle lavoratrici e dei lavoratori, per il futuro della fabbrica e i timori nascono dal fatto che le uniche notizie ufficiali sono che il 2027 sarà l'ultimo anno di produzione della Panda, modello che ha consentito la sopravvivenza dello stabilimento;

35) anche per Pomigliano la politica degli annunci deve essere accompagnata da atti concreti attraverso la presentazione di un piano industriale che garantisca, nella transizione all'elettrico, la piena occupazione per lo stabilimento, garantendo altresì un indotto sempre più in difficoltà;

36) è necessario che le parole di Tavares su Pomigliano e Mirafiori si trasformino in atti concreti, ovvero un ac-

cordo per investimenti in ricerca, progettazione e produzione, con relativi piani di assunzioni, con le missioni produttive per tutti gli stabilimenti in tempi chiari, tramite un serrato confronto con il Governo e le organizzazioni sindacali;

37) considerato il crescente disimpegno del Gruppo Stellantis in Italia – che a fronte della contrazione della produzione e, quindi, della occupazione nel nostro paese e degli investimenti realizzati in Algeria, Marocco, Polonia e da ultimo in Serbia (con la realizzazione di uno stabilimento per la produzione della nuova Panda elettrica) – appare necessario avviare ogni iniziativa al fine di incentivare la presenza nel nostro Paese di almeno un altro costruttore che, nel rispetto delle regole europee e italiane, garantisca un futuro al settore *automotive* in Italia;

38) secondo uno studio di Federcontribuenti, dal 1975 al 2012 Fiat ha ricevuto dallo Stato italiano 220 miliardi di euro per cassa integrazione, sviluppo industriale, sussidi, implementazione degli stabilimenti;

39) nel 2020 a Fca sono stati concessi 6,3 miliardi di linea di credito con garanzia Sace: il prestito è stato restituito, ma senza che i livelli di produzione tornassero mai a quelli precedenti la pandemia;

40) Stellantis produce in Francia un milione di auto e 15 modelli e quasi tutta la componentistica, mentre in Italia sono prodotte circa 500 mila auto e 7 modelli;

41) Stellantis, anche grazie al progressivo passaggio alla produzione di auto elettriche, a livello mondiale ha chiuso il 2023 con un utile netto di 18,6 miliardi, in crescita dell'11 per cento sul 2022, e ricavi netti per 189,5 miliardi, annunciando un dividendo di 1,55 euro per azione ordinaria, circa il 16 per cento in più del 2022. Exor, la *holding* della famiglia Elkann che detiene il 14 per cento delle azioni di Stellantis, incasserà per il 2023 circa 700 milioni di euro di dividendi, contro i 140 milioni di euro del 2020. Tavares nel 2023 ha percepito 23 milioni di euro, pari alla

retribuzione di 12.000 dipendenti, mentre le lavoratrici e i lavoratori da tanti anni sono interessati da un massiccio utilizzo di cassa integrazione con incertezze sulla tenuta occupazionale e una significativa decurtazione del salario. Mirafiori ha visto passare gli occupati da 20.000 a 12.000; il disimpegno a Torino, prima della famiglia Agnelli-Elkann e adesso di Stellantis, che non hanno assegnato nuovi modelli di auto, ha generato la chiusura di centinaia di fabbriche nell'indotto con il licenziamento di oltre 35.000 persone, impoverendo così l'intera città di Torino e l'area metropolitana;

42) per quanto riguarda Maserati, il calo del mercato cinese, che rappresenta uno dei mercati principali del marchio Maserati con il 21 per cento delle vendite globali, ha influito notevolmente sul marchio; nel 2017, nel comprensorio torinese se ne producevano 55.000, nel 2023 ne sono state prodotte solo 8.000;

43) l'obiettivo dichiarato di Stellantis sarebbe quello di recuperare con le vetture Gran Turismo e Gran Cabrio del programma elettrico Folgore. Quest'ultima verrà lanciata entro la prima metà dell'anno in corso e subito dopo toccherà alla sua versione con motore a combustione mentre non si produrranno più Quattroporte, Ghibli e Levante;

44) il percorso verso l'elettrificazione proseguirà nel 2025 con la nuova MC20 Folgore, il nuovo large E-UV BEV nel 2027 e la nuova generazione di Quattroporte BEV nel 2028;

45) le parole di Stellantis devono essere accompagnate da scelte concrete. Ogni stabilimento deve avere assegnati nuovi modelli tecnologicamente avanzati e con volumi adeguati a saturare l'occupazione e per questo è fondamentale avere modelli *mass market*. Senza una vera strategia di sviluppo si rischiano nuove crisi e il declino irreversibile del settore industriale dell'*automotive*;

46) le novità introdotte nel contesto normativo europeo, l'evoluzione tecnologica nella propulsione elettrica, delle bat-

terie di ricarica e dei circuiti, e le nuove esigenze di mobilità dei cittadini, pertanto, impongono alle grandi aziende automobilistiche l'avvio immediato di un processo di ulteriore profonda trasformazione del loro assetto produttivo e della filiera di distribuzione e, di conseguenza, una politica industriale finora assente nell'azione di Governo, proprio in un contesto in cui questa fase di trasformazione, se ben supportata, potrebbe rappresentare una opportunità di ritornare a crescere in considerazione del fatto che l'approssimarsi della scadenza del 2035 richiede certezza, stabilità e programmazione da parte del decisore politico, come richiesto da tutti gli attori della filiera;

47) è necessario sviluppare strumenti di sostegno finalizzati a favorire l'acquisto di vetture a basse emissioni dal lato della domanda e a sviluppare la filiera dell'elettrico dal lato dell'offerta, attraendo grandi investimenti (dalla produzione dei veicoli a quella dei componenti) e nuovi produttori, e comunque vincolando l'erogazione di risorse pubbliche all'assunzione di precisi impegni da parte dei produttori esistenti e futuri, con una radicale inversione dell'azione del Governo, sin qui debole e ambigua,

impegna il Governo:

- 1) ad assumere un ruolo centrale e decisivo nel rilancio dell'industria dell'*automotive* e della produzione di auto in Italia in coerenza con la transizione ecologica e con gli impegni in ambito Unione europea, partendo dal ruolo che deve svolgere il tavolo insediato il 6 dicembre 2023 presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*;
- 2) ad attivarsi nelle sedi istituzionali europee per sostenere e valorizzare il ruolo strategico della filiera dell'*automotive*, affinché l'intero settore sia adeguatamente supportato nei prossimi anni, con politiche, strumenti e risorse aggiuntive per la riconversione delle imprese e la riqualificazione dei lavoratori (sul modello del programma *Sure*) rispetto a quelle finora stanziato, riva-

- lutando i criteri di assegnazione degli stanziamenti tra i diversi Paesi comunitari rispetto a quanto avvenuto negli ultimi anni;
- 3) a favorire, anche attraverso semplificazioni burocratiche e opportuni incentivi, l'attrazione di investimenti stranieri e lo stabilimento sul territorio nazionale di altri produttori;
 - 4) ad accompagnare la transizione del settore, sostenendo tutti gli interventi di carattere industriale necessari a efficientare e sostenere il processo di trasformazione industriale e di innovazione settoriale, a partire dalla digitalizzazione fino al cambio delle motorizzazioni e allo sviluppo delle nuove tecnologie, al trasferimento tecnologico e alla nascita di nuove imprese innovative, e gli investimenti nazionali ed esteri, favorendo anche i progetti basati su aggregazioni tra imprese;
 - 5) ad adottare iniziative di competenza per favorire il rapido superamento delle situazioni di crisi industriale emerse nel corso degli ultimi mesi nella filiera dell'*automotive*, in particolare nel settore della componentistica, al fine di evitare licenziamenti di addetti e la delocalizzazione di importanti aziende operanti nel settore e ad affrontare, per tempo, con adeguati strumenti e risorse, le situazioni di potenziale crisi che stanno per emergere e che rischiano di avere pesanti ricadute occupazionali nei territori coinvolti, in particolare nella filiera della componentistica tradizionale;
 - 6) ad adottare ogni iniziativa di competenza volta a favorire l'Italia come sede di attività di lavorazione di semiconduttori e di produzione di batterie e del loro riuso e riciclo, al fine di rafforzare l'autonomia strategica nell'approvvigionamento di semiconduttori e batterie e di garantire adeguati livelli di ricerca e sviluppo negli ambiti tecnologici, della microelettronica e dell'intelligenza artificiale da applicare al settore in esame;
 - 7) a proseguire i lavori del tavolo *automotive* già costituito presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, al fine di mantenere costante il dialogo tra le parti sociali, i rappresentanti delle regioni, le associazioni di categoria, le case produttrici e le Istituzioni;
 - 8) ad adottare iniziative di competenza per completare, entro il 2026, l'installazione di tutte le infrastrutture di ricarica veloci e ultraveloci finanziate con i fondi PNRR (Missione 2, Componente 2, Investimento 4.3): almeno 7.500 stazioni di ricarica super-veloci per veicoli elettrici su strade extraurbane e almeno 13.755 stazioni di ricarica veloci nei centri urbani nonché a potenziare la rete di punti di ricarica in autostrada, la cui copertura risulta ancora lontana dal poter servire adeguatamente la mobilità elettrica.
- (1-00256)** (*Nuova formulazione – Testo modificato nel corso della seduta*)
« Grimaldi, Braga, Francesco Silvestri, Zanella, Appendino, Bakkali, Barbagallo, Berruto, Bonelli, Borrelli, Cappelletti, Casu, De Micheli, Di Sanzo, Dori, Evi, Ilaria Fontana, Fornaro, Fossi, Fratoianni, Ghio, Ghirra, Gribaudo, Gnassi, Guerra, Iaria, L'Abbate, Laus, Mari, Morfino, Orlando, Pavanelli, Peluffo, Piccolotti, Santillo, Sarracino, Scotto, Simiani, Zaratti ».
- La Camera,
premessi che:
- 1) nell'ambito della filiera della mobilità sostenibile, il settore dell'*automotive* e la sua riconversione riveste ovviamente un ruolo centrale e strategico;
 - 2) la produzione di auto in Italia mostra scenari preoccupanti: da quasi un milione e mezzo di veicoli prodotti nel 1999 si è scesi a 473 mila nel 2022; solo a Torino nel 2007 venivano fabbricate 218 mila auto, nel 2019 si è arrivati a 21 mila e quest'anno c'è il rischio che si vada sotto 50 mila;
 - 3) tale calo di produzione determina anche la crisi dell'indotto del settore,

nella componentistica torinese più di 500 aziende hanno cessato l'attività e 35 mila persone hanno perso il lavoro, le crisi si estendono e si moltiplicano in tutto il Paese, dall'area industriale di Melfi, alle ipotesi di chiusura della Marelli a Crevalcore (Bologna), alla gravissima crisi della Lear a Grugliasco (Torino);

4) il mercato italiano delle auto elettriche continua a calare, mentre in Europa cresce; nel 2022 le immatricolazioni di auto elettriche in Italia sono scese del -27,1 per cento (quota di mercato al 3,7 per cento), mentre in tutti gli altri grandi Paesi europei ha registrato una robusta crescita: in Germania +32,3 per cento, nel Regno Unito +40,1 per cento, in Francia +25,3 per cento, in Spagna +30,6 per cento;

5) il mancato raggiungimento degli obiettivi sin qui prefissati nel settore *automotive* si pone in contrasto con gli obiettivi previsti dagli impegni nazionali e comunitari, ostacolando in modo determinante la crescita del comparto, la transizione ecologica e lo sviluppo stesso del mercato dei veicoli elettrici;

6) è indispensabile accelerare gli investimenti nella ricerca, sviluppo e produzione per la transizione verso la mobilità elettrica attraverso politiche:

a) di incentivazione per il rinnovo del parco auto a partire dalle flotte pubbliche e delle partecipate garantendo la produzione nel nostro Paese;

b) di diffusione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici;

c) di investimenti e sostegno a tutta la filiera per la riconversione delle produzioni verso la transizione all'elettrico;

d) di sostegno alle professionalità presenti attualmente nel settore dell'*automotive*, anche accompagnandole alle trasformazioni in atto, incentivando le nuove professionalità e le imprese legate alla transizione all'elettrico;

7) nel frattempo è sempre più preoccupante la situazione di *Stellantis*. La forza lavoro nazionale del gruppo conta

poco più di 40 mila addetti, meno 11 mila e cinquecento unità dal 2015 e il costante ricorso alla cassa integrazione, al contratto di solidarietà e alle uscite incentivate;

8) come ha ricordato anche il settimanale «*L'Espresso*» del 24 novembre 2023, sono ormai mille i giovani ingegneri del centro ricerche, delle palazzine dedicate alla progettazione del prodotto, dei dettagli, della carrozzeria che hanno lasciato la grande e storica azienda, incentivati «solo dall'incerto futuro di questa azienda». A tale incertezza si uniscono altresì i copiosi incentivi all'esodo, che nell'autunno del 2023 sono stati estesi a 15000 tra impiegati e quadri per abbandonare l'azienda;

9) a ottobre 2023 a Mirafiori la produzione della 500 elettrica si è fermata per due settimane, lo stesso è avvenuto a novembre, con un calo della produzione da 225 vetture assemblate a turno, a 170 auto;

10) agli inizi di febbraio 2024 *Stellantis* ha comunicato alle organizzazioni sindacali il ricorso ad un mese intero di cassa integrazione a marzo alle Carrozzerie di Mirafiori per 2.260 lavoratori. Il ricorso alla cassa integrazione, per i lavoratori che operano sui modelli 500 Bev e Maserati, è stato prolungato dal 2 al 20 aprile 2024, come annunciato dalla stessa azienda il 6 marzo 2024;

11) a Mirafiori, le linee della Maserati e della 500 elettrica non si fermeranno completamente ma lavoreranno su un solo turno;

12) il periodo di sofferenza per Mirafiori prosegue nonostante le dichiarazioni di *Stellantis*, la quale ha sempre affermato di voler puntare sullo stabilimento torinese, ma a queste parole non seguono i fatti e non si può che constatare il periodo di difficoltà che sta affrontando il sito in questo momento, in particolare la carrozzeria;

13) ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo il caso Mirafiori deve assumere rilevanza nazionale, in quanto il caso *Stellantis* deve assumere rilevanza na-

zionale. Gli stabilimenti devono essere messi nelle condizioni di avere prospettive occupazionali e produttive certe;

14) sul destino di Mirafiori e Pomigliano si rincorrono periodicamente annunci, dichiarazioni e indiscrezioni che non precipitano ancora in una seria trattativa tra Governo, azienda e organizzazioni sindacali, né in azioni concrete per il rilancio degli stabilimenti. L'apertura del *battery center* e del cosiddetto *hub* dell'economia circolare denominato Sustainera nel corso del 2023 a Torino non hanno infatti portato a nessuna nuova assunzione;

15) l'ultimo annuncio vedrebbe per Mirafiori la produzione di 150 mila vetture elettriche a marchio cinese *Leapmotor*, di cui *Stellantis* ha acquisito una quota di partecipazione del 20 per cento nel 2023, affiancate alla produzione della 500 elettrica dal 2026;

16) si tratterebbe delle T3, delle utilitarie simili alla Panda e ulteriori indiscrezioni parlerebbero della nascita di *Leapmotor International*, controllata al 51 per cento da *Stellantis* e al 49 per cento da *Leapmotor*, con diritti esclusivi per le esportazioni e le vendite dei prodotti *Leapmotor* fuori dalla Cina;

17) il 2026 non è così vicino e non è immaginabile che i due anni che ci separano da quel momento saranno tampognati con altri due anni di cassa integrazione per le lavoratrici e i lavoratori;

18) al tavolo che si è tenuto il 20 febbraio 2024 a Torino con il sindaco, l'assessore regionale del Piemonte, le organizzazioni sindacali e *Stellantis* non sono emersi impegni concreti da parte dell'azienda se non un vago sostegno a iniziative per Mirafiori nell'ambito del piano *Dare Forward 2030*, con l'obiettivo di trasformare il sito in un polo innovativo per la mobilità sostenibile entro il 2038. L'ipotesi della linea di produzione *Leapmotor* non è stata menzionata;

19) ormai da troppi anni le organizzazioni sindacali sottolineano la necessità che vengano individuati nuovi modelli,

vengano effettuate assunzioni e abbandonato il ricorso alla cassa integrazione, per non arrivare all'eutanasia dello stabilimento e dell'indotto che, senza il rilancio di Mirafiori, verrà inevitabilmente travolto;

20) anche nello stabilimento di Pomigliano vi è forte preoccupazione, da parte delle lavoratrici e dei lavoratori, per il futuro della fabbrica e i timori nascono dal fatto che le uniche notizie ufficiali sono che il 2027 sarà l'ultimo anno di produzione della Panda, modello che ha consentito la sopravvivenza dello stabilimento;

21) anche per Pomigliano la politica degli annunci deve essere accompagnata da atti concreti attraverso la presentazione di un piano industriale che garantisca, nella transizione all'elettrico, la piena occupazione per lo stabilimento, garantendo anche un indotto sempre più in difficoltà;

22) è necessario, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, che le parole di Tavares su Pomigliano e Mirafiori si trasformino in atti concreti, ovvero un accordo per investimenti in ricerca, progettazione e produzione, con relativi piani di assunzioni, con le missioni produttive per tutti gli stabilimenti in tempi chiari, tramite un serrato confronto con il Governo e le organizzazioni sindacali;

23) considerato il disimpegno del gruppo *Stellantis* in Italia – che a fronte della contrazione della produzione e, quindi, della occupazione nel nostro Paese e degli investimenti realizzati in Algeria, Marocco, Polonia e da ultimo in Serbia (con la realizzazione di uno stabilimento per la produzione della nuova Panda elettrica) – appare necessario avviare ogni iniziativa al fine di incentivare la presenza nel nostro Paese di almeno un altro costruttore che, nel rispetto delle regole europee e italiane, garantisca un futuro al settore *automotive* in Italia;

24) secondo uno studio di Federcontribuenti, dal 1975 al 2012 Fiat ha ricevuto dallo Stato italiano 220 miliardi di euro per cassa integrazione, sviluppo industriale, sussidi, implementazione degli stabilimenti;

25) nel 2020 a Fca sono stati concessi 6,3 miliardi di euro di linea di credito con garanzia Sace: il prestito è stato restituito, ma senza che i livelli di produzione tornassero mai a quelli precedenti la pandemia;

26) *Stellantis* produce in Francia un milione di auto e 15 modelli e quasi tutta la componentistica, mentre in Italia sono prodotte circa 500 mila auto e 7 modelli;

27) *Stellantis*, anche grazie al progressivo passaggio alla produzione di auto elettriche, ha chiuso il 2023 con un utile netto di 18,6 miliardi di euro, in crescita dell'11 per cento sul 2022, e ricavi netti per 189,5 miliardi di euro, annunciando un dividendo di 1,55 euro per azione ordinaria, circa il 16 per cento in più del 2022. Exor, la *holding* della famiglia Elkann che detiene il 14 per cento delle azioni di *Stellantis*, incasserà per il 2023 circa 700 milioni di euro di dividendi, contro i 140 milioni di euro del 2020. Tavares nel 2023 ha percepito 23 milioni di euro, pari alla retribuzione di 12.000 dipendenti, mentre le lavoratrici e i lavoratori da tanti anni sono interessati da un massiccio utilizzo di cassa integrazione con incertezze sulla tenuta occupazionale e una significativa decurtazione del salario. Mirafiori ha visto passare gli occupati da 20.000 a 12.000; il disimpegno a Torino, prima della famiglia Agnelli-Elkann e adesso di *Stellantis*, che non hanno assegnato nuovi modelli di auto, ha generato la chiusura di centinaia di fabbriche nell'indotto con il licenziamento di oltre 35.000 persone, impoverendo così l'intera città di Torino e l'area metropolitana;

28) al tavolo per l'auto convocato dal sindaco di Torino i vertici italiani di *Stellantis* hanno dichiarato che, con l'avvio del nuovo piano incentivi italiano, circa 240 milioni per l'elettrico, per un totale di un miliardo per l'auto, ci sia la possibilità di aumentare la produzione a Mirafiori della 500 elettrica;

29) per quanto riguarda Maserati, il calo del mercato cinese, che rappresenta uno dei mercati principali del marchio

Maserati con il 21 per cento delle vendite globali, ha influito notevolmente sul marchio. Nel 2017, nel comprensorio torinese se ne producevano 55.000, nel 2023 ne sono state prodotte solo 8.000;

30) l'obiettivo dichiarato di *Stellantis* sarebbe quello di recuperare con le vetture Gran Turismo e Gran Cabrio del programma elettrico Folgore. Quest'ultima verrà lanciata entro la prima metà del 2024 e subito dopo toccherà alla sua versione con motore a combustione mentre non si produrranno più Quattroporte, Ghibli e Levante;

31) il percorso verso l'elettrificazione proseguirà nel 2025 con la nuova MC20 Folgore, il nuovo large E-UV Bev nel 2027 e la nuova generazione di Quattroporte Bev nel 2028;

32) le parole di *Stellantis* devono essere accompagnate da scelte concrete. Ogni stabilimento deve avere assegnati nuovi modelli tecnologicamente avanzati e con volumi adeguati a saturare l'occupazione, per questo è fondamentale avere modelli *mass market*. Senza una vera strategia di sviluppo si rischiano nuove crisi e il declino irreversibile del settore industriale dell'*automotive*,

impegna il Governo:

- 1) ad assumere un ruolo centrale e decisivo nel rilancio dell'industria dell'*automotive* e della produzione di auto in Italia in coerenza con la transizione ecologica e con gli impegni in ambito dell'Unione europea, partendo dal ruolo che deve svolgere il tavolo insediatosi il 6 dicembre 2023 presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*;
- 2) a mettere in atto tutte le iniziative volte a incentivare e favorire il passaggio dalla produzione dell'auto endotermica alla produzione sul territorio nazionale dei veicoli elettrici attraverso l'adeguato sostegno agli investimenti in ricerca e sviluppo e produzioni in grado di garantire l'occupazione, nell'ambito delle politiche di rilancio dell'industria

- dell'*automotive*, e favorendo le aziende che garantiscono produzione e piena e buona occupazione, escludendo dall'accesso alle risorse pubbliche chi delocalizza;
- 3) a sostenere e favorire il passaggio alla mobilità elettrica anche attraverso l'incentivazione del rinnovo del parco auto a partire dalle flotte pubbliche e delle partecipate garantendone la produzione nel nostro Paese, nonché la diffusione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici e, quindi, accelerare l'ampliamento capillare della rete di ricarica, compresa quella autostradale, al servizio dei cittadini, anche attraverso un indispensabile semplificazione degli *iter* autorizzativi, ancora troppo articolati e lunghi, tanto che attualmente circa il 18 per cento delle infrastrutture già installate risulta inutilizzabile dagli utenti finali;
 - 4) a sostenere e proporre un piano di rilancio della produzione industriale di autoveicoli elettrici che, unitamente ai necessari investimenti in ricerca e sviluppo, sostenga anche l'intera filiera della componentistica, promuovendo, insieme alle regioni interessate, iniziative di formazione per le lavoratrici e i lavoratori dell'*automotive*, affinché possano acquisire le competenze necessarie alla transizione ecologica, utilizzando a tale scopo anche parte del fondo *automotive* costituito dal decreto-legge n. 17 del 2022, e prevedendo altresì che tutti gli incentivi e le risorse pubbliche impiegati siano condizionati agli impegni e agli obiettivi che *Stellantis* deve garantire in termini di prospettive industriali e tenuta occupazionale in tutti gli stabilimenti;
 - 5) ad avviare iniziative per incentivare la presenza in Italia di altri produttori di autoveicoli elettrici, favorendo al contempo allocazione e crescita dei componentistici;
 - 6) a rendere permanente il tavolo *automotive* e strutturare il lavoro dei 5 gruppi tematici per gestire la transizione e la vertenza *Stellantis*;
 - 7) ad individuare ammortizzatori sociali specifici per la transizione che, oltre alla tenuta occupazionale e unitamente alla formazione, garantiscano il passaggio anche a nuove professionalità nonché nell'ottica di una riduzione degli orari di lavoro;
 - 8) a concordare con tutti i soggetti interessati, in primo luogo con le parti sociali, le iniziative utili e necessarie per la transizione alla mobilità elettrica già enunciate in premessa (infrastrutturazione del Paese, presenza di tutta la filiera necessaria, sostegno, accompagnamento e ampliamento dell'indotto), tutelando e garantendo i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori.
- (1-00256)** « Grimaldi, Zanella, Bonelli, Fratoianni, Mari, Borrelli, Dori, Evi, Ghirra, Piccolotti, Zarratti ».
- La Camera,
- premesso che:
- 1) l'Unione europea si è impegnata a diventare una nazione a « impatto climatico zero » entro il 2050;
 - 2) il settore dei trasporti contribuisce al prodotto interno lordo europeo per circa il 5 per cento e dà lavoro a oltre 10 milioni di persone. Allo stesso tempo, è un comparto che rappresenta un quarto delle emissioni totali di gas serra della stessa Unione europea e sul quale risulta prioritario intervenire, per raggiungere l'obiettivo europeo di neutralità climatica al 2050, mediante misure di drastica riduzione delle emissioni in grado di garantire al contempo soluzioni ambientalmente sostenibili a prezzi accessibili per tutti i cittadini;
 - 3) con particolare riferimento al nostro Paese, il citato settore dipende per il 93,4 per cento da fonti fossili ed è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di gas serra, oltre ad essere tra le cause principali della degradazione della qualità dell'aria nelle città italiane. Tra le diverse modalità di trasporto, nel 2019 quello stradale ha emesso il 92,6 per cento dei

105.1 milioni di tonnellate di CO₂eq dell'intero settore, praticamente quanto emesso dall'intera Romania nello stesso anno. Tale valore – in crescita del 3,9 per cento rispetto ai valori del 1990 – deve essere azzerato entro il 2050 per rispettare l'obiettivo della neutralità climatica che l'Europa e l'Italia hanno fissato. In particolare, le emissioni del trasporto su strada costituiscono la parte maggioritaria delle emissioni dei settori non-Ets, per i quali per l'Italia è fissato un obiettivo di riduzione, al 2030, del -43,7 per cento;

4) il comparto dell'*automotive* italiano si presenta piuttosto articolato e composto da numerose realtà: da quelle specializzate nella produzione di autoveicoli fino alla componentistica, segmento quest'ultimo nel quale le imprese nazionali hanno sempre saputo distinguersi. Si tratta di una filiera produttiva in cui operano 5.439 imprese, risultano occupati oltre 272.000 addetti e che genera un fatturato di poco superiore a 100 miliardi di euro, pari al 5,6 per cento del prodotto interno lordo nazionale, con un contributo al gettito fiscale per oltre 76 miliardi (dati Anfia 2023). Si consideri che solo nell'ambito della componentistica per autoveicoli, trovano lavoro 167 mila persone, con quasi 2.200 imprese attive e 55,9 miliardi di euro di fatturato (dati Anfia 2022);

5) da una ricerca condotta Cassa depositi e prestiti, *Ernst & Young* e *Luiss business school*, emerge come circa il 20 per cento del valore aggiunto generato dalla filiera della componentistica risulti fortemente radicato nei mercati internazionali (la Germania resta il primo cliente nell'Unione europea) e inglobato dai prodotti esportati dagli altri *partner* commerciali. Nel 2022, il nostro Paese ha esportato il 12,5 per cento di tutte le produzioni manifatturiere nazionali, per un valore di circa 73 miliardi di euro e, con riferimento alla sola componentistica per autoveicoli, circa il 21 per cento per un valore intorno ai quattro miliardi di euro;

6) dal suo insediamento, l'attuale Governo ha fatto dei biocarburanti l'*asset* strategico sul quale puntare non solo per

realizzare una strategia di sicurezza ed indipendenza energetica ma per procrastinare l'utilizzo dei motori endotermici. La stessa bozza del nuovo Pniec, inviata all'Unione europea a giugno 2023, assegna infatti ai biocarburanti un ruolo preponderante nel settore dei trasporti prevedendone un impiego troppo ampio per garantire la reale sostenibilità di questi ultimi, oltre a preannunciarne l'utilizzo in settori per i quali esistono già soluzioni tecnologiche migliori, mature, efficienti ed economiche per la decarbonizzazione. Dati del Gse del 2021- relativi ai volumi di produzione, al Paese di origine e alla tipologia delle materie prime dei biocarburanti immessi in consumo nel nostro Paese – indicano chiaramente come oltre l'80 per cento del biodiesel immesso sul mercato italiano derivi da biomasse coltivate di importazione a rischio deforestazione (olio di palma e derivati), mentre altri biocarburanti usano presunti « Uco » (*used cooking oil*, cioè oli vegetali usati) di origine cinese, oppure grassi animali di classificazione incerta e fraudolenta. Ciò restituisce evidenza di come tale strategia non renda affatto il nostro Paese energeticamente indipendente e di come il contributo di materie prime di origine nazionale per la produzione di biocarburanti sia alquanto marginale (appena il 6 per cento con il restante 94 per cento delle materie prime d'importazione);

7) il futuro della mobilità è elettrico, una tecnologia efficiente, capace di consentire un reale affrancamento dall'uso e dalle importazioni di fonti fossili e dunque una reale strategia di indipendenza e sicurezza energetica. Già da tempo, molte case automobilistiche europee hanno deciso di convertire la propria filiera verso un radicale passaggio a questa tipologia di mobilità, anche anticipando, in molti casi, le scadenze previste dalle normative dell'Unione europea;

8) secondo la ricerca « La rivoluzione dell'*automotive* », condotta e realizzata dall'Associazione economisti dell'energia per Federmanager, entro il 2030 i veicoli elettrificati arriveranno a rappresentare oltre il 70 per cento delle vendite in

Europa e più del 40 per cento negli Stati Uniti, mentre entro il 2026 il costo totale delle auto elettriche uguaglierà quello dei veicoli a combustione interna;

9) in un breve lasso di tempo, pertanto, il comparto italiano dell'*automotive* dovrà mostrare la sua capacità di raccogliere le sfide legate ai grandi cambiamenti che lo attendono, fornendo nuovi componenti per le auto elettriche, componenti che dovranno essere prodotti secondo protocolli in grado di soddisfare i requisiti di tali veicoli. La crescente attenzione internazionale per forme di mobilità sostenibile si presenta, dunque, come una straordinaria opportunità di rilancio industriale per il nostro Paese, sia per evitare che il settore automobilistico nazionale rischi di ritrovarsi arretrato ed isolato in un contesto europeo ormai lanciato verso un cambio radicale del paradigma della mobilità, sia per completare la transizione energetica e rispettare gli obiettivi fissati dall'Unione europea;

10) consapevoli delle complessità e delle difficoltà attuali che il settore dell'auto sta affrontando per poter accelerare un modello di mobilità eco-sostenibile, sollecitato anche dai nuovi *target* europei sulle emissioni di anidride carbonica dei veicoli, risulta cruciale nel nostro Paese implementare, *in primis*, una strategia di rilancio industriale del comparto che adotti politiche di cambiamento tecnologico associate a politiche per la domanda che siano coerenti con questo obiettivo. L'intera filiera produttiva dell'*automotive* va ristrutturata e riconvertita quanto prima verso soluzioni e *business* più sostenibili, di pari passo con iniziative di formazione e aggiornamento per la salvaguardia, la crescita e la rigenerazione delle competenze dei lavoratori del settore, nonché la predisposizione di ammortizzatori sociali *ad hoc*, anche al fine di rendere il comparto maggiormente competitivo a livello internazionale nel medio e lungo periodo;

11) risulta fondamentale, poi, data la graduale diffusione di veicoli elettrici e l'esigenza di una capillare e diffusa rete di punti di ricarica, uniformare a livello na-

zionale la disciplina per l'installazione delle citate infrastrutture per le quali, sovente, gli operatori (progettisti, fornitori di servizi e imprese esecutrici) sono costretti ad adeguarsi costantemente alle determinazioni di ciascun ente, anche con riferimento al medesimo territorio regionale, con ritardi e rallentamenti che ne ostacolano la rapida installazione;

12) è auspicabile, inoltre, a sostegno del mondo aziendale, intervenire a livello normativo per introdurre, per un periodo almeno di 3 anni, un sistema di agevolazione fiscale per l'acquisto o il noleggio di veicoli a zero emissioni nei principali canali flotte, quali, ad esempio, vetture in *pool*, ad uso promiscuo, per liberi professionisti e agenti di commercio. Le flotte di veicoli M1 aziendali sono infatti una categoria particolarmente adatta all'elettrificazione per diversi motivi: la media di chilometri per anno è maggiore di quella dei veicoli privati e, inoltre, data la necessaria pianificazione dei percorsi, è più agevole verificare la compatibilità dell'autonomia del veicolo con le tratte di servizio e quindi programmare le ricariche dei mezzi durante la giornata di lavoro o alla fine della stessa;

13) gli incentivi statali andrebbero rimodulati al fine di allocare i fondi rimanenti esclusivamente per l'acquisto di autoveicoli a zero emissioni e stimolare maggiormente la domanda dei suddetti, secondo un orizzonte temporale che vada oltre il 2024 e una revisione annuale degli schemi incentivanti in funzione dell'andamento del mercato, dei modelli emergenti e del costo dei veicoli;

14) da non sottovalutare, inoltre, il ruolo che, in un contesto che coinvolge tutti i settori e che presuppone dei cambiamenti negli stili di vita verso la sostenibilità, possono rivestire le stazioni di rifornimento grazie alle loro caratteristiche ideali in termini di capillarità e di spazi a disposizione. Riconvertire le stazioni di distribuzione in luoghi multi-servizio e multi-prodotto, infatti, oltre a riqualificare e ammodernare punti vendita altrimenti obsoleti o dismessi, consentirebbe di offrire ai clienti

finali un'offerta qualitativamente migliore, nonché spazi e servizi *ad hoc* che coniughino mobilità sostenibile con soluzioni di efficientamento energetico, di recupero e risparmio delle risorse idriche e produzione di energia da fonti rinnovabili,

impegna il Governo:

- 1) a promuovere iniziative di concreto sostegno per la risoluzione delle varie crisi aziendali afferenti al settore automobilistico nazionale attraverso un piano industriale atto a rilanciare il comparto nonché il suo indotto che, unitamente ad un sistema di incentivi pubblici che favorisca esclusivamente le imprese che non delocalizzano e garantiscono il mantenimento dei livelli produttivi e occupazionali, alla predisposizione di ammortizzatori sociali *ad hoc* e allo stanziamento di adeguate risorse per l'istituzione di appositi percorsi di formazione professionale, acceleri, di concerto con le associazioni di categoria, le parti sociali e le case produttrici, la transizione verso la creazione di una filiera *automotive* a zero emissioni;
- 2) al fine di incoraggiare l'aggiornamento tecnologico delle imprese quale requisito indispensabile per conquistare nuove quote di mercato, a favorire, tramite risorse strutturali, gli investimenti in ricerca e sviluppo per la progettazione di nuovi modelli di autoveicoli elettrici per il trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, per la creazione di futuri prodotti e servizi legati alla mobilità elettrica e, segnatamente, all'utilizzo di veicoli elettrici per fornire servizi *vehicle-to-grid* (V2G) e *vehicle-to-home* (V2H), nonché per il riuso, il riciclo e lo smaltimento delle batterie di veicoli elettrici per la produzione di nuovi sistemi di accumulo di energia per veicoli, anche favorendo la cooperazione tra settore industriale, associazioni di rappresentanza, istituzioni di formazione e *training*, centri di ricerca e autorità pubbliche per rimuovere il *gap* di competenze del settore *automotive*;
- 3) a rendere permanente il tavolo *automotive*, già costituito presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, al fine di mantenere costante il dialogo tra le parti sociali, i rappresentanti delle regioni, le associazioni di categoria, le case produttrici e le istituzioni;
- 4) ad adottare idonee iniziative volte a prevedere un sistema di incentivi alla domanda esclusivamente per i veicoli M1 nella fascia di emissioni 0-20 grammi di anidride carbonica per chilometro, su base pluriennale, valutando altresì una progressiva riduzione degli stessi nel tempo, in funzione dei progressi tecnologici, del minor costo delle autoveature, dell'incremento dei volumi di vendita e dell'andamento del mercato;
- 5) ad adoperarsi per rendere disponibili, utilizzabili e spendibili secondo tempistiche rapide le risorse previste dal sistema incentivante al fine di scongiurare un rinvio degli acquisti e generare la paralisi del mercato italiano dell'auto elettrica;
- 6) ad adottare le opportune iniziative normative volte a prevedere un meccanismo di finestre temporali, nel corso di ogni anno, finalizzato a valutare l'andamento dell'assorbimento delle risorse stanziato per il supporto al settore che tenga conto, *inter alia*, dell'esigenza delle case costruttrici di implementare la propria produzione di modelli incentivabili;
- 7) ad adottare iniziative normative per introdurre un sistema di riscossione dell'imposta parametrata al numero di grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro eccedenti la soglia di 161 grammi di anidride carbonica per chilometro (ecotassa), che sia ridotta progressivamente negli anni, seguendo il modello adottato in altri Paesi europei (Spagna, Finlandia, Irlanda, Islanda, Austria e Malta), e sia basata su scaglioni disincentivanti e relativi importi da versare, con lo scopo di utilizzare i proventi per finanziare gli incentivi destinati all'acquisto di auto e veicoli com-

- merciali a zero emissioni di ultima generazione;
- 8) ad adottare le iniziative di competenza volte ad incrementare le risorse statali per l'acquisto di veicoli commerciali di categoria N1 per la logistica, la consegna e la distribuzione dell'ultimo miglio e M1 speciali a zero emissioni, escludendo da ogni sistema di incentivo o beneficio fiscale tecnologie meno efficienti e più emmissive;
- 9) ad adottare iniziative di competenza per prevedere i necessari strumenti incentivanti volti a stimolare l'acquisto da parte delle imprese private di flotte aziendali (veicoli in *pool*, ad uso promiscuo, per liberi professionisti e agenti di commercio), anche valutando un aumento della deducibilità fiscale e del limite di detraibilità dell'Iva per tutti i veicoli a zero emissioni, ivi incluso un regime di tassazione differenziato tra questi ultimi e gli altri veicoli in *fringe benefit*;
- 10) ad istituire una cabina di regia che agisca a livello nazionale per uniformare quanto previsto a livello regionale e locale, anche attraverso la revisione del Piano nazionale delle infrastrutture di ricarica elettrica (Pnire) e dei suoi *target* di diffusione delle infrastrutture, nonché a semplificare ed armonizzare le procedure autorizzative relative all'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica, anche attraverso la predisposizione di un regolamento *standard* che gli enti locali possano poi adottare, per rendere gli investimenti degli operatori nel settore delle infrastrutture di ricarica pubblica sostenibili nel breve periodo;
- 11) ad adottare iniziative di competenza per completare, entro il 2026, l'installazione di tutte le infrastrutture di ricarica veloci e ultraveloci finanziate con i fondi Pnrr (Missione 2, Componente 2, Investimento 4.3), vale a dire almeno 7.500 stazioni di ricarica super-veloci per veicoli elettrici su strade extraurbane e almeno 13.755 stazioni di ricarica veloci nei centri urbani, nonché a potenziare la rete di punti di ricarica in autostrada, la cui copertura risulta ancora lontana dal poter servire adeguatamente la mobilità elettrica;
- 12) ad inserire le infrastrutture di ricarica tra le fattispecie esentate dal canone patrimoniale unico, al fine di ridurre la pressione su un *business* che, ancora oggi, risulta non sostenibile ed in fase emergente;
- 13) ad assumere iniziative normative dirette ad anticipare l'introduzione, nel nostro ordinamento, di un meccanismo di credito per l'elettricità rinnovabile caricata nei veicoli elettrici, e dunque immessa in consumo nei trasporti, come previsto dalla nuova direttiva sulle energie rinnovabili (cosiddetta Red III);
- 14) ad adottare iniziative tese a prevedere i necessari strumenti incentivanti volti a stimolare l'intero sistema industriale della mobilità elettrica e, segnatamente, la relativa catena di valore comprensiva della raffinazione e del *processing* delle materie prime per ottenere i materiali precursori, la realizzazione dei componenti, delle celle e dei pacchi batteria, il recupero e il *reprocessing* dei materiali delle batterie dismesse nonché la filiera legata ai sistemi di accumulo quale la produzione di *software*, l'ampliamento e la digitalizzazione della rete e la realizzazione di nuove infrastrutture, la possibilità di sostenere la crescita delle energie rinnovabili;
- 15) ad adottare iniziative tese alla ristrutturazione, alla riqualificazione e all'ammodernamento delle stazioni di distribuzione dei carburanti che contemplino non solo la riconversione tecnologica della rete distributiva, anche attraverso il ricorso a strumenti agevolativi e a rimborsi per la bonifica ambientale e il definitivo smantellamento, ma anche l'implementazione

di servizi dedicati alla mobilità elettrica, nel rispetto del regolamento (UE) 2023/1804 e di soluzioni di efficientamento energetico, di recupero e risparmio delle risorse idriche e di installazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili.

(1-00257) « Appendino, Cappelletti, Pavanelli, Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri ».

La Camera,

premessi che:

1) la filiera dell'*automotive*, che comprende tutte le imprese coinvolte nella produzione di autoveicoli, a partire dalle imprese che producono materie prime (plastiche, coloranti, prodotti chimici, vernici, tessuti e altre) e macchine utensili, passando per le imprese più strettamente produttive, fino ad arrivare alle aziende che si occupano di imballaggi, trasporto merci e servizi legati agli autoveicoli, e quella dei servizi *automotive*, con 5.500 imprese, oltre un milione e duecentomila addetti e un fatturato con un'incidenza percentuale sul prodotto interno lordo a due cifre includendo i servizi, rappresenta un settore strategico per l'economia nazionale anche nel contesto della transizione ecologica, che deve rappresentare un'opportunità di rilancio del settore;

2) la filiera *automotive* italiana si posiziona nei segmenti a più elevato valore aggiunto grazie non solo alle eccellenze nella produzione di autoveicoli di alta gamma e di autoveicoli commerciali, ma anche in virtù delle specializzazioni produttive che caratterizzano, in particolare, i distretti della componentistica: circa il 20 per cento del valore aggiunto generato dal settore della componentistica in Italia viene indirettamente incorporato nei prodotti esportati da altri *partner* commerciali, segnalando una significativa capacità di penetrazione nei mercati internazionali;

3) per quanto attiene alla filiera del settore, l'Osservatorio sulla componentistica

automotive italiana e sui servizi per la mobilità, nel suo ultimo rapporto rileva che « monitoriamo una filiera sostanzialmente in salute, che nel 2022 ha registrato fatturato in aumento e dato occupazionale stabile, e che si sta interrogando e strutturando per affrontare le sfide importanti imposte dall'evoluzione del comparto, come la scadenza 2035 per i motori endotermici, l'ingresso sul mercato dei costruttori cinesi, le scelte ormai irrinunciabili in ambito *environmental, social and governance*, a cui si aggiungono le preoccupazioni legate al contesto politico internazionale ». Le variazioni positive del fatturato *automotive* hanno interessato trasversalmente tutti i segmenti della filiera, seppure con intensità differenti: i risultati migliori sono degli *engineering and design* (+17,4 per cento), degli specialisti del *motorsport* (+14,5 per cento) e dei subfornitori, in particolare quelli delle lavorazioni (+14,2 per cento); risulta nettamente inferiore alla media quanto registrato dai sistemisti e modulistri (+3,9 per cento), contraddistinti da una variazione negativa dell'occupazione (-3,1 per cento). Il Piemonte resta il territorio con il maggior numero di imprese insediate (il 33,6 per cento), a cui seguono la Lombardia (il 26,9 per cento) e l'Emilia-Romagna (il 10,6 per cento), che, nel complesso, coprono più del 70 per cento del totale. Nel Nord Est si distingue il Veneto (l'8,9 per cento), nel Centro Italia la Toscana (il 3,1 per cento) e nel Mezzogiorno (isole comprese) la Campania (il 3,4 per cento). Alle imprese con sede in Piemonte è riconducibile il 34 per cento circa sia del fatturato, sia degli addetti del settore;

4) sempre in tema di filiera di settore, i risultati dell'indagine dell'Osservatorio Tea (l'osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema *automotive* italiano guidato da Cami – *Center for automotive & mobility innovation* del dipartimento di *management* – Università Ca' Foscari Venezia e Cnr-Ircres) stimano al 2027 un incremento degli occupati della filiera dello 0,6 per cento con la Lombardia che traina la crescita (+6,3 per cento), compensando il calo nel Nord Est (-4,3 per cento) e al Sud (-3,5 per cento); quasi la metà delle aziende

denuncia gravi difficoltà nella ricerca delle nuove professionalità e circa il 65 per cento delle aziende ritiene prioritaria la defiscalizzazione delle assunzioni di personale. Il tema occupazionale si incrocia, dunque, con quello delle competenze: a fronte della diffusa intenzione di procedere con nuove assunzioni, infatti, a seconda dei ruoli dei dipendenti, una quota dal 40 al 50 per cento delle imprese denuncia grandi difficoltà nel reperimento delle professionalità richieste (in questo senso, le maggiori preoccupazioni sono quelle segnalate dalle grandi imprese, quelle attive in Italia ma a controllo estero e quelle del Sud, per un problema che investe parimenti i ruoli operativi, quelli specialistici e gestionali, quelli tecnici specifici e quelli di gestione del cambiamento e innovazione);

5) nella XVIII legislatura, per contrastare la crisi indotta dalla pandemia e sostenere la produzione e l'occupazione del settore, sono state stanziare molte risorse, ci sono quelle del Piano nazionale di ripresa e resilienza (800 milioni di euro di dotazioni finanziarie, distribuite per finanziare due linee di contratti di sviluppo, di cui 500 milioni per la realizzazione della filiera nazionale delle batterie e 300 milioni destinati a investimenti finalizzati alla realizzazione di una filiera nazionale di bus elettrici, e la dotazione del fondo Ipcei che finanzia progetti di batterie e progetti di sviluppo della filiera dell'idrogeno) e quelle stanziare col Fondo *automotive*, 8,7 miliardi di euro, della legge 34 del 2022, che costituiscono insieme un pacchetto di 11-12 miliardi di euro per il settore dell'auto disponibili fino alla fine del decennio per favorire la riconversione, ricerca e sviluppo del settore *automotive*;

6) sebbene le auto circolanti siano passate da 39.545.232 del 2019 a 40.839.063 del 2023, innalzando il tasso di motorizzazione privata del Paese a 69 autovetture per ogni 100 abitanti, il parco italiano di autovetture (38,5 milioni) e di veicoli commerciali (3,97 milioni) è fra i più vetusti, insicuri ed inquinanti d'Europa, con il 29 per cento delle vetture e il 47 per cento degli autocarri che hanno un'omologazione tra euro 0 e euro 3, numeri che indicano

l'urgenza di politiche volte a svecchiare il circolante e aumentare l'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile, dal momento che la media di colonnine di ricarica ogni 100 km è di 12,3 in Unione europea, Regno Unito e Paesi Efta (Associazione europea di libero scambio). In Italia si è a 7,9, nel Regno Unito sono 17,6, in Germania 17,3, in Francia 10,2. Numeri lontanissimi dai Paesi Bassi: 107,8, ovvero più di una a chilometro;

7) la politica industriale nel settore ereditata dal precedente Governo è consistita nell'azione di sostegno alla domanda in un'ottica pluriennale organica e strutturata e nel puntare decisamente su tre assi specifici:

a) gli investimenti in ricerca, innovazione e alla prima industrializzazione con un'azione rivolta allo sviluppo di componenti – batterie e *fuel-cell* – ma anche di nuovi prodotti e materiali, dell'elettronica, della digitalizzazione, della connettività e della gestione dei dati;

b) il capitale umano, con la formazione delle competenze necessarie all'incremento dei nuovi *trend* tecnologici e la riqualificazione delle figure professionali oggi impegnate, sia nel settore produttivo che commerciale. In questo contesto anche il previsto rafforzamento degli istituti tecnici superiori e delle lauree Stem può e deve comprendere un forte orientamento specifico;

c) interventi sulla filiera, anche finanziari, a sostegno delle imprese con misure che favoriscano i processi di consolidamento tra operatori e supportino il loro adeguamento tecnologico, come gli ingenti investimenti richiesti al tessuto della componentistica per la transizione verso la mobilità elettrica;

8) nel frattempo è intervenuto il nuovo regolamento (UE) 2023/851 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 aprile 2023, entrato in vigore il 15 maggio 2023, che riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di anidride carbonica delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri

nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima. Per poter rispettare gli obiettivi in materia di clima posti dalla strategia europea « *Fit for 55* », di riduzione di almeno il 55 per cento delle emissioni di gas serra entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, il regolamento prevede che dal 1° gennaio 2030 si applicheranno i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'Unione europea:

a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'Unione europea pari a una riduzione del 55 per cento (anziché del 37,5 per cento) dell'obiettivo nel 2021;

b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'Unione europea pari a una riduzione del 50 per cento (anziché del 31 per cento) dell'obiettivo nel 2021;

9) le novità introdotte nel contesto normativo europeo, l'evoluzione tecnologica nella propulsione elettrica, delle batterie di ricarica e dei circuiti e le nuove esigenze di mobilità dei cittadini, pertanto, impongono alle grandi aziende automobilistiche l'avvio immediato di un processo di ulteriore profonda trasformazione del loro assetto produttivo e della filiera di distribuzione e, di conseguenza, una politica industriale, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, finora assente nell'azione di Governo, proprio in un contesto in cui questa fase di trasformazione, se ben supportata, potrebbe rappresentare un'opportunità di ritornare a crescere in considerazione del fatto che l'approssimarsi della scadenza del 2035 richiede certezza, stabilità e programmazione da parte del decisore politico, come richiesto da tutti gli attori della filiera;

10) la filiera dell'industria automobilistica necessita di interventi *ad hoc*, come fatto da altri Paesi con alta vocazione all'*automotive*, che prevedono il sostegno alla riconversione produttiva (senza discriminazioni territoriali, soprattutto per le aziende che « subiscono » normativamente uno *stop* produttivo), il sostegno alla ricerca e lo

sviluppo di prodotti e tecnologie innovative in grado di assecondare la domanda emergente nel mercato di riferimento e di competere a livello globale, la riqualificazione professionale degli addetti, in assenza dei quali si prefigura il rischio di chiusure e licenziamenti di personale; tra le politiche di accompagnamento, un ruolo particolarmente importante può essere rappresentato dal possibile sviluppo di nuove filiere di produzione, quali quello delle batterie e dei semiconduttori;

11) a parere dei firmatari del presente atto l'Italia sta pagando un prezzo molto alto per la presenza di un solo produttore che a suo tempo scelse di non scommettere sull'elettrico, almeno in Italia, arrivando in ritardo rispetto ad altri produttori su questo fronte, ritardo pagato anche in termini occupazionali: *Stellantis*, che attualmente conta in Italia sei stabilimenti produttivi, punterebbe su Pomiigliano e sulla Panda come difesa dalla concorrenza cinese anche in Europa, prolungando la produzione almeno fino al 2027, mentre per i nuovi modelli elettrici, Panda e Topolino, *Stellantis* non tiene in considerazione l'Italia come polo produttivo;

12) una politica industriale che non contrasta il ritardo e, anzi, in qualche modo lo incentiva rischia, nel corso dei prossimi anni, di aggravare la situazione, mentre sarebbe necessario farsi promotori di un piano per la gestione a livello europeo della transizione ecologica con strumenti comuni e avviare immediatamente una trattativa con *Stellantis* per salvaguardare l'occupazione e mantenere la capacità produttiva degli impianti;

13) invece, l'azione di Governo è apparsa a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo, sin qui, confusa, contraddittoria e inefficace, oscillando tra una politica di incentivi piegata alle esigenze di *Stellantis* in ragione di un non ben definito impegno a riportare la produzione a un milione di autovetture, da un lato, e la « minaccia » di orientare gli stessi incentivi in favore di un secondo produttore, dall'altro, senza peraltro specificare quali leve

abbia realmente a disposizione l'Esecutivo nella trattativa con la casa automobilistica o se esista effettivamente un interesse da parte di altri produttori, con il risultato che nel 2023 sono state prodotte in Italia appena 450.000 autovetture a fronte di 1.580.000 immatricolazioni, le linee dello stabilimento di Mirafiori sono ferme, 2.260 dipendenti andranno in cassa integrazione, Melfi ha interrotto le attività, si ricorre agli ammortizzatori sociali per il diciassettesimo anno consecutivo, permane l'assenza di indicazioni sulla creazione della *gigafactory* per le batterie;

14) durante la presentazione dei contenuti del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti, il Ministro Urso ha dichiarato che il nuovo piano incentivi si basa su tre pilastri: svecchiamento del parco auto, sostegno alla domanda da parte dei redditi più bassi e rilancio della produzione in Italia, senza prefigurare, ancora una volta, azioni concrete di politica industriale e, soprattutto, a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo smentendosi, pochi giorni dopo, con la dichiarazione che dal 2025 gli incentivi saranno diretti ad attrarre chi voglia produrre in Italia, sia auto che componentistica, e non più al consumo;

15) è necessario sviluppare strumenti di sostegno finalizzati a favorire l'acquisto di vetture a basse emissioni dal lato della domanda e a sviluppare la filiera dell'elettrico dal lato dell'offerta, attraendo grandi investimenti (dalla produzione dei veicoli a quella dei componenti) e nuovi produttori e comunque vincolando l'erogazione di risorse pubbliche all'assunzione di precisi impegni da parte dei produttori esistenti e futuri, con una radicale inversione dell'azione del Governo, sin qui debole e ambigua,

impegna il Governo:

1) ad attivarsi nelle sedi istituzionali europee per sostenere e valorizzare il ruolo strategico della filiera dell'*auto-*

motive, affinché l'intero settore sia adeguatamente supportato nei prossimi anni, con politiche, strumenti e risorse aggiuntive per la riconversione delle imprese e la riqualificazione dei lavoratori (sul modello del programma *Sure*), rivalutando i criteri di assegnazione degli stanziamenti tra i diversi Paesi comunitari rispetto a quanto avvenuto negli ultimi anni;

- 2) ad adottare le iniziative di competenza per favorire il rapido superamento delle situazioni di crisi industriale emerse nel corso degli ultimi mesi nella filiera dell'*automotive*, al fine di evitare licenziamenti di addetti e la delocalizzazione di importanti aziende operanti nel settore e affrontare, per tempo, con adeguati strumenti e risorse, le situazioni di potenziale crisi che stanno per emergere e che rischiano di avere pesanti ricadute occupazionali nei territori coinvolti, in particolare nella filiera della componentistica tradizionale;
- 3) ad adoperarsi affinché *Stellantis* mantenga in Italia non solo la produzione ma anche i settori della progettazione, dal momento che il design italiano è riconosciuto come elemento di grande valore in tutto il mondo, la gestione della *supply chain* e tutti settori che dall'avvento di *Stellantis* sono stati fortemente ridimensionati in termini di personalità e competenze a favore degli omologhi enti francesi e del personale ex *Psa*, condizionando le misure, finanziarie e regolatorie, in favore di *Stellantis* all'assunzione e al rispetto da parte della società di precisi impegni in termini produttivi e occupazionali;
- 4) a favorire, anche attraverso semplificazioni burocratiche e opportuni incentivi, l'attrazione di investimenti stranieri e lo stabilimento sul territorio nazionale di un secondo produttore;
- 5) ad adottare tutte le misure ritenute necessarie a sostenere la filiera e i lavoratori dell'*automotive* nel superamento dell'attuale fase di transizione,

- sia sul fronte della produzione sia su quello della vendita di autoveicoli, con riferimento agli incentivi all'acquisto, da indirizzare prioritariamente alle fasce a reddito basso, anche ai fini dell'accesso ai centri urbani o al « *leasing* sociale » di veicoli elettrici o a basse emissioni di anidride carbonica in ottica pluriennale e all'acquisizione di tecnologie e alla riconversione produttiva per favorire la produzione di modelli elettrici in Italia, prorogando almeno fino al 2035 il Fondo *automotive* e incrementandone le risorse disponibili a valere sui risparmi derivanti dalla riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi;
- 6) ad accompagnare la transizione del settore dell'*automotive* sostenendo la trasformazione dell'industria automobilistica e tutti gli interventi di carattere industriale necessari ad efficientare e sostenere il processo di trasformazione industriale e di innovazione settoriale, a partire dalla digitalizzazione fino al cambio delle motorizzazioni e allo sviluppo delle nuove tecnologie, alle attività di ricerca e sviluppo (anche aumentando la copertura dedicata nella ricerca e sviluppo di prodotto e processo), al trasferimento tecnologico e alla nascita di nuove imprese innovative, e gli investimenti nazionali ed esteri, favorendo anche i progetti basati su aggregazioni tra imprese, una più stretta cooperazione tra le aziende, gli istituti tecnici professionali e gli istituti tecnici superiori, per avvicinare il mondo del lavoro alle scuole, ma anche per contribuire a definire percorsi formativi più coerenti con le nuove competenze ricercate dall'industria;
- 7) a sostenere la formazione e la riqualificazione professionale degli addetti nel settore dell'*automotive*, al fine di garantirne la continuità occupazionale o il ricollocamento professionale durante le fasi di transizione del settore ed evitare quanto più possibile il ricorso agli ammortizzatori sociali;
- 8) a sostenere la graduale transizione della filiera dei servizi dell'*automotive*, con appositi e mirati interventi finalizzati a favorire la riconversione delle produzioni o la realizzazione di prodotti innovativi in grado di rispondere alla domanda emergente nel mercato dell'*automotive* e del trasporto pubblico locale, di generare fatturato e di garantire la continuità occupazionale agli addetti al settore;
- 9) ad adottare ogni iniziativa di competenza volta a favorire l'Italia come sede di attività di lavorazione di semiconduttori e di produzione di batterie e del loro riuso e riciclo, al fine di rafforzare l'autonomia strategica nell'approvvigionamento e di garantire adeguati livelli di ricerca e sviluppo negli ambiti tecnologici, della microelettronica e dell'intelligenza artificiale da applicare al settore in esame.
- (1-00260)** « Peluffo, Guerra, Braga, Scotto, Barbagallo, Simiani, Orlando, Gribaudo, Fornaro, Sarracino, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Fossi, Laus, Bakkali, Casu, Ghio ».
- La Camera,
- premesso che:
- 1) la produzione in Italia di automobili registra un continuo e drammatico *trend* negativo;
- 2) in meno di trent'anni la produzione italiana di autoveicoli si è contratta significativamente, passando da circa 2 milioni a circa mezzo milione di unità assemblate all'anno nel 2023. Oggi l'Italia è l'ottavo Paese di produzione di auto in Unione europea, non solo dopo Germania, Francia e Gran Bretagna, ma anche dietro Paesi come Repubblica ceca e Slovacchia, la cui storia automobilistica è indubbiamente più recente e meno importante di quella italiana. Un Paese come la Turchia ha raggiunto più del doppio dei volumi produttivi italiani. Con 550 mila auto prodotte si rischia la scomparsa del settore;
- 3) per gran parte della componentistica l'Italia dipende dalla Germania: non

si producono batterie e si rischia di restare schiacciati tra *Tesla* e la *Byd* cinese, che apre il suo primo stabilimento europeo in Ungheria;

4) l'Unione europea, ignorando il principio della neutralità tecnologica, appare stabile nell'ambiziosa determinazione di puntare sull'azzeramento della produzione in Europa di autoveicoli con motori a combustione interna entro il 2035 e sull'esclusiva produzione di veicoli elettrici, al fine di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050;

5) la strategia di *Stellantis*, da grande azienda multinazionale, appare stabile nel privilegiare l'utilizzo di stabilimenti in Paesi a più basso costo del lavoro e dell'energia per la produzione dei veicoli a più basso margine di profitto, mantenendo in Italia la produzione di veicoli di alta gamma (a più elevato margine di profitto), nonché della 500 elettrica a Mirafiori e della Panda (ma a termine) a Pomigliano;

6) per le medesime considerazioni, appare illusorio pensare di attirare in Italia produttori stranieri (in particolare cinesi), che, non a caso, per le loro produzioni di larga serie sembrano indirizzarsi verso Paesi come l'Ungheria;

7) il volume delle vendite di autoveicoli elettriche in Italia si mantiene su livelli molto bassi. In media, il 14 per cento delle auto vendute in tutta Europa sono elettriche, mentre in Italia si è al 4 per cento, senza un evidente *trend* di crescita negli anni, sia per i prezzi di vendita che si mantengono elevati e sui quali gli incentivi hanno rappresentato una parziale e tardiva soluzione, sia per le difficoltà che ad oggi si riscontrano nella possibilità di procedere alla ricarica delle batterie, con particolare riferimento agli impianti di ricarica veloce;

8) il settore dell'*automotive*, principale *driver* di sviluppo dal dopoguerra ad oggi, deve continuare a mantenere un ruolo importante nel nostro Paese, anche per le enormi ricadute sull'indotto, nonché per continuare a valorizzare e accrescere il patrimonio di competenze nella ricerca&sviluppo che sempre ha caratterizzato l'Italia;

9) l'obiettivo di produrre un milione di autoveicoli in Italia deve essere pertanto perseguito ad ogni costo, pena la perdita di un ulteriore tassello della produzione industriale italiana, già fortemente penalizzata nel tempo per quanto riguarda la chimica, l'elettronica e altri settori strategici,

impegna il Governo:

- 1) ad attuare ogni possibile iniziativa di competenza per favorire lo sviluppo della filiera *automotive* e la diffusione di veicoli elettrici nel nostro Paese attraverso:
 - a) una seria e strutturale politica industriale volta al sostegno degli investimenti nel settore e allo sviluppo di competenze;
 - b) una politica di incentivazione all'acquisto chiara, di semplice applicazione e non farraginoso, con tempi e procedure veloci, valutando ogni possibile modalità che tenda a privilegiare i produttori europei, verticalizzando la produzione Mirafiori, avvicinando quella dei componenti e delle batterie e potenziando il *Competence center* di Torino e i migliori centri di eccellenza;
 - c) una politica industriale volta alla produzione in Italia di batterie elettriche, allo scopo di integrare la filiera nazionale e di evitare l'importazione delle batterie dai Paesi del lontano Oriente;
 - d) il proseguimento nella costruzione di una rete delle colonnine di ricarica, con particolare riferimento agli impianti di ricarica veloci, già avviata con il Piano nazionale di ripresa e resilienza, ma puntando alla capillarizzazione della rete soprattutto nelle aree che risultano ancora scoperte, in quanto le infrastrutture di ricarica sono un complemento indispensabile per lo sviluppo del mercato dei veicoli elettrici;

- 2) considerare le rilevanti ricadute sul settore in questione, a valutare politiche alternative di produzione dell'energia, inclusa l'ipotesi nucleare, mediante gli *small nuclear reactor*, in quanto è evidente che sarà necessario tener conto degli aspetti collaterali dell'incremento della potenza complessivamente impegnata e del costo dell'energia elettrica, oggi significativamente più elevato rispetto ad altri Paesi;
- 3) a sviluppare piani strutturali per sostenere investimenti in ricerca&sviluppo nel settore *automotive*, attraverso progetti finalizzati che rafforzino ulteriormente il patrimonio di conoscenze che caratterizza il nostro Paese;
- 4) a sostenere la formazione tecnica dei lavoratori al fine di qualificare la manodopera in funzione del mantenimento e del rafforzamento in Italia delle produzioni di alta gamma, punto di forza del *made in Italy*;
- 5) ad avviare un serio e determinato confronto con i principali attori della filiera, a partire da *Stellantis*, con cui devono essere condivisi chiari obiettivi di carattere nazionale, a partire dai volumi di produzione che devono risalire almeno ad un milione di veicoli l'anno;
- 6) ad affrontare in specifici tavoli le situazioni di crisi negli stabilimenti del comparto, inclusa la componentistica, al fine di consolidare l'intera filiera e mantenere la strategicità dei siti italiani e il mantenimento degli impegni assunti dal Gruppo, evitando percorsi di *insourcing* e disinvestimento da parte di *Stellantis*, che possano pregiudicare il futuro occupazionale e industriale dello stabilimento e dell'indotto italiano;
- 7) a favorire interventi strutturali a medio e lungo termine che sostengano:
- a) l'integrazione della filiera nel territorio nazionale, anche attraverso lo stimolo di nuovi stabilimenti di produzione per limitare futuri *stop* per dipendenza da forniture estere;
- b) gli investimenti per l'adeguamento dei processi produttivi alla grande trasformazione industriale che sta coinvolgendo il settore (autoveicoli a basse emissioni, guida assistita e autonoma e altro);
- c) la riqualificazione professionale dei lavoratori oggi occupati negli stabilimenti della filiera insieme alla formazione di nuove figure e profili, già a partire dai percorsi scolastici della scuola secondaria e terziaria non accademica, anche in relazione alla riforma degli *Its academy*;
- 8) ad incrociare le scelte energetiche del Paese con la reale capacità del comparto di contribuire agli obiettivi fissati, anche rivedendo gli stessi all'interno del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (Pniec), evitando di compiere scelte ideologiche che a parere dei firmatari del presente atto di indirizzo danneggiano le imprese italiane e rischiano di aumentare le disuguaglianze;
- 9) a sostenere la filiera italiana di produzione *autobus* e, in particolare, gli investimenti volti alla produzione di modelli meno inquinanti.
- (1-00261) « Faraone, Gadda, De Monte, Del Barba, Marattin, Bonifazi, Boschi, Giachetti, Gruppioni ».
- La Camera
- impegna il Governo:**
- 1) considerare le rilevanti ricadute sul settore in questione, a valutare politiche alternative di produzione dell'energia, inclusa l'ipotesi nucleare, mediante gli *small nuclear reactor*, in quanto è evidente che sarà necessario tener conto degli aspetti collaterali dell'incremento della potenza complessivamente impegnata e del costo dell'energia elettrica,

- oggi significativamente più elevato rispetto ad altri Paesi;
- 2) a sviluppare piani strutturali per sostenere investimenti in ricerca&sviluppo nel settore *automotive*, attraverso progetti finalizzati che rafforzino ulteriormente il patrimonio di conoscenze che caratterizza il nostro Paese;
 - 3) a sostenere la formazione tecnica dei lavoratori al fine di qualificare la manodopera in funzione del mantenimento e del rafforzamento in Italia delle produzioni di alta gamma, punto di forza del *made in Italy*;
 - 4) a proseguire il serio e determinato confronto con i principali attori della filiera, a partire da *Stellantis*, con cui devono essere condivisi chiari obiettivi di carattere nazionale, a partire dai volumi di produzione che devono risalire almeno ad un milione di veicoli l'anno;
 - 5) ad affrontare in specifici tavoli le situazioni di crisi negli stabilimenti del comparto, inclusa la componentistica, al fine di consolidare l'intera filiera e mantenere la strategicità dei siti italiani e il mantenimento degli impegni assunti dal Gruppo, evitando percorsi di *insourcing* e disinvestimento da parte di *Stellantis*, che possano pregiudicare il futuro occupazionale e industriale dello stabilimento e dell'indotto italiano;
 - 6) a favorire interventi strutturali a medio e lungo termine che sostengano:
 - a) l'integrazione della filiera nel territorio nazionale, anche attraverso lo stimolo di nuovi stabilimenti di produzione per limitare futuri *stop* per dipendenza da forniture estere;
 - b) gli investimenti per l'adeguamento dei processi produttivi alla grande trasformazione industriale che sta coinvolgendo il settore (autoveicoli a basse emissioni, guida assistita e autonoma e altro);
 - c) la riqualificazione professionale dei lavoratori oggi occupati negli stabilimenti della filiera insieme alla formazione di nuove figure e profili, già a partire dai percorsi scolastici della scuola secondaria e terziaria non accademica, anche in relazione alla riforma degli *Its academy*;
 - 7) a sostenere la filiera italiana di produzione *autobus* e, in particolare, gli investimenti volti alla produzione di modelli meno inquinanti.
- (1-00261) (*Testo modificato nel corso della seduta*) « Faraone, Gadda, De Monte, Del Barba, Marattin, Bonifazi, Boschi, Giachetti, Gruppioni ».
- La Camera,
- premesso che:
- 1) il settore italiano dell'*automotive* è immerso in una fase di crisi caratterizzata da molteplici sfide, tra cui la contrazione della domanda, la riconversione in chiave sostenibile della filiera e la crescente concorrenza globale. Questo contesto difficile ha portato alla riduzione dei livelli produttivi e occupazionali, con numerosi stabilimenti e imprese dell'indotto che faticano a mantenere la loro redditività e competitività sul mercato: nello specifico, la componentistica torinese ha visto più di 500 aziende cessare l'attività e oltre 35 mila persone perdere il posto il lavoro, con le crisi che si sono estese e moltiplicate di conseguenza in tutto Paese, dall'area industriale di Melfi (Potenza) fino allo stabilimento Marelli a Crevalcore (Bologna);
 - 2) l'intera filiera dell'*automotive*, la quale conta nel complesso oltre 5.400 imprese, più di un milione e duecentomila addetti e un fatturato superiore ai 100 miliardi di euro (circa il 5,6 per cento del prodotto interno lordo), rappresenta necessariamente un settore strategico per l'economia nazionale anche nel contesto della transizione ecologica, e quest'ultima offre sicuramente un'opportunità di rilancio dell'intero settore;

3) l'*automotive* italiano rappresenta un segmento industriale a elevato valore aggiunto grazie non solo alle rinomate eccellenze nella produzione di autoveicoli di alta gamma e di autoveicoli commerciali, ma anche in virtù delle specializzazioni produttive che caratterizzano, soprattutto, distretti della componentistica, i quali contano una significativa capacità di penetrazione nei mercati internazionali;

4) le novità introdotte nel contesto normativo europeo, con particolare riguardo all'evoluzione tecnologica e alla transizione ecologica, impongono alle grandi aziende automobilistiche l'avvio immediato di un processo di ulteriore profonda trasformazione del loro assetto produttivo e della filiera di distribuzione e, di conseguenza, una politica che garantisca stabilità, crescita e programmazione all'interno di un più ampio rilancio industriale imposto dai mercati e dalla normativa internazionale;

5) in questo scenario, *Stellantis*, nata dalla fusione tra il gruppo francese *Peugeot société anonyme (Psa)* e *Fiat Chrysler automobiles (Fca)* nel 2021, emerge come un attore chiave, essendo sostanzialmente l'unica realtà industriale italiana del settore;

6) attori economici con interessi significativi in *Stellantis*, come la famiglia Elkann, hanno fin qui manifestato, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, una crescente disattenzione verso la salvaguardia del patrimonio industriale italiano, con ripercussioni negative sulla tenuta occupazionale e produttiva della filiera;

7) ad aprile 2020, grazie alle norme previste dal cosiddetto « decreto liquidità », *Fca Italy*, che ai tempi era in fase di contrattazione con *Psa* per definire l'accordo che ha dato vita a *Stellantis*, ha chiesto ed ottenuto dallo Stato un prestito di 6,3 miliardi di euro garantito per l'80 per cento da Sace;

8) a seguito della fusione e a un anno dalla concessione del prestito, avvenuta tramite lo strumento « Garanzia Italia », volto al supporto delle imprese ita-

liane in difficoltà a causa della crisi pandemica, *Fca* e *Psa* hanno confermato la distribuzione di un maxi-dividendo da 2,9 miliardi di euro ai propri azionisti, grazie al quale *Exor*, la *holding* della famiglia Elkann, che detiene il 14,2 per cento delle quote del gruppo ed è azionista di maggioranza, ha incassato circa 840 milioni di euro;

9) nel 2021 oltre il 70 per cento delle imprese della filiera dell'*automotive* italiana ha ricevuto commissioni da *Stellantis*: per il 40 per cento delle imprese coinvolte, le commesse di *Stellantis* cubavano più del 50 per cento del fatturato;

10) i dati relativi alla produzione di *Stellantis* in Italia nel 2023 continuano ad essere inferiori sia rispetto al 2019, ultimo anno prima della crisi pandemica, sia rispetto al 2017, l'ultimo anno in cui Sergio Marchionne guidava l'allora *Fiat Chrysler automobiles (Fca)*: rispetto al 2019, la produzione italiana di auto e veicoli commerciali di *Stellantis* nel 2023 risulta inferiore rispettivamente del 21 per cento e del 15 per cento. Rispetto al 2017, anno in cui *Fca Italy*, sotto la guida di Marchionne ha prodotto oltre un milione di veicoli, *Stellantis* ha prodotto 284 mila veicoli in meno nel 2023, un *gap* produttivo complessivo del 27,4 per cento;

11) nonostante lo stabilimento di Atessa, unico stabilimento di *Stellantis* in Italia dedito alla produzione di veicoli commerciali, non abbia ancora raggiunto i volumi di produzione registrati nel 2019, il gruppo ha annunciato l'ampliamento della propria produzione di furgoni a idrogeno in Paesi terzi, rispettivamente a Hordain, in Francia, e a Gliwice, in Polonia;

12) nel 2021 *Stellantis* ha impegnato in Italia solo il 10 per cento dei suoi investimenti totali, ovvero circa 800 milioni di euro su un totale di 8,1 miliardi di euro;

13) nel 2021 l'attività di ricerca e sviluppo di *Stellantis* era fortemente sbilanciata a favore della Francia, dove in quell'anno furono depositati 1.239 brevetti a fronte di 166 brevetti depositati in Italia;

14) nell'ambito dell'attuale piano di investimenti di *Stellantis*, in Francia ven-

gono prodotti 15 modelli di veicoli elettrici, in Italia ne vengono prodotti appena 7. Il divario è destinato ad allargarsi: nel corso del 2024 gli stabilimenti francesi produrranno 11 modelli di veicoli elettrici in più rispetto agli stabilimenti italiani;

15) tra il 2022 e il 2026 è previsto che la pubblica amministrazione italiana, tramite contratti di sviluppo e accordi per l'innovazione, sosterrà gli investimenti di *Stellantis* in Italia con oltre 2,6 miliardi di euro;

16) considerato il disimpegno del gruppo *Stellantis* in Italia – a fronte della contrazione della produzione e, quindi, dell'occupazione nel nostro Paese e degli investimenti realizzati in Algeria, Marocco, Polonia e da ultimo in Serbia – con la realizzazione di uno stabilimento per la produzione della nuova Panda elettrica – appare necessario avviare ogni iniziativa al fine di incentivare la presenza nel nostro Paese di ulteriori costruttori che, nel rispetto delle regole europee e italiane, garantiscano un futuro florido al settore *automotive* in Italia;

17) oltretutto, l'azione di Governo è apparsa ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo sin qui quantomeno contraddittoria e inefficace, oscillando tra una politica di incentivi piegata alle esigenze di *Stellantis* in ragione di un non ben definito impegno a riportare la produzione a un milione di autovetture, da un lato, e una velata minaccia di orientare gli stessi incentivi in favore di un secondo produttore, dall'altro, senza peraltro specificare quali reali leve abbia a disposizione l'Esecutivo nella trattativa con la casa automobilistica o se esista effettivamente un interesse da parte di altri produttori;

18) il rapporto delle istituzioni già all'epoca di *Fca*, dopo la morte di Sergio Marchionne, non ha riflettuto alcuna logica di reale salvaguardia della presenza del gruppo automobilistico in Italia, contribuendo nei fatti ad arrivare, con quella che appare ai firmatari del presente atto la colpevole disattenzione anche delle organizzazioni sindacali e degli organi di infor-

mazione, alla più grande deindustrializzazione della storia della Repubblica italiana;

19) *Stellantis*, anche grazie al progressivo passaggio alla produzione di auto elettriche – come detto, soprattutto in stabilimenti esteri – ha chiuso il 2023 con un utile netto di 18,6 miliardi di euro, in crescita dell'11 per cento sul 2022, e ricavi netti per 189,5 miliardi di euro, annunciando un dividendo di 1,55 euro per azione ordinaria, circa il 16 per cento in più del 2022. *Exor*, la *holding* della famiglia Elkann, che detiene il 14 per cento delle azioni di *Stellantis*, incasserà per il 2023 circa 700 milioni di euro di dividendi, contro i 140 milioni di euro del 2020, mentre l'amministratore delegato Tavares nel 2023 ha percepito compensi per 23 milioni di euro. Perciò, le parole del gruppo *Stellantis* devono essere seguite da scelte concrete e un impegno stringente imposto dal Governo per la crescita esponenziale dei livelli produttivi e occupazionali, accompagnate da un netto aumento della qualità degli investimenti in ricerca e sviluppo;

20) per raggiungere l'obiettivo annunciato dal Ministro delle imprese e del *made in Italy*, ovvero produrre in Italia 1,3 milioni di veicoli, *Stellantis* dovrebbe pressoché raddoppiare la produzione. Urge, perciò, l'implementazione di una strategia industriale mirata all'arrivo in Italia di nuovi produttori di veicoli, con misure che favoriscano parallelamente l'allocazione e la crescita degli indotti componentistici nazionali, anche attraverso lo snellimento delle pratiche burocratiche;

21) negli ultimi anni, soprattutto durante la XVIII legislatura, al fine contrastare la crisi indotta dalla pandemia e sostenere la produzione e l'occupazione del settore, sono state stanziati ingenti risorse: nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza si tratta di 800 milioni di euro totali, riferite a due linee di contratti di sviluppo, di cui 500 milioni per la realizzazione della filiera nazionale delle batterie e 300 milioni destinati a investimenti finalizzati alla realizzazione di una filiera nazionale di bus elettrici, la dotazione del Fondo Ipcei che finanzia progetti di batte-

rie e progetti di sviluppo della filiera dell'idrogeno e il Fondo *automotive* da 8,7 miliardi di euro. In totale costituiscono un pacchetto di oltre 11 miliardi di euro per il settore dell'auto disponibili fino alla fine del decennio per favorire la riconversione, la ricerca e lo sviluppo del settore *automotive*;

22) la filiera dell'industria automobilistica necessita di interventi mirati a sostenere la riconversione produttiva e gli investimenti in ricerca e sviluppo di prodotti e tecnologie innovative, in grado di soddisfare la domanda emergente sia nel mercato nazionale ed europeo che in quello globale;

23) andrebbero previste, altresì, politiche di incentivazione al rinnovo del parco auto delle flotte pubbliche — incluse quelle delle forze dell'ordine — e delle partecipate, garantendone la provenienza da stabilimenti nazionali,

impegna il Governo:

- 1) a promuovere il rilancio di un piano industriale del comparto *automotive* — unitamente all'indotto e alla relativa catena di valore — che preveda, da un lato, misure di incentivazione esclusivamente a favore delle imprese che non delocalizzano, ma che, invece, garantiscono il mantenimento e la crescita dei livelli produttivi e occupazionali, e, dall'altro, che faciliti le attività e gli investimenti in ricerca e sviluppo;
- 2) ad adottare iniziative di competenza finalizzate a redigere, in tale ottica, un piano industriale dettagliato, che:
 - a) delinei le strategie e le azioni da intraprendere nel breve, medio e lungo periodo per raggiungere l'obiettivo stabilito dal Ministro delle imprese e del *made in Italy* di produrre 1,3 milioni di veicoli in Italia;
 - b) includa misure volte a incentivare, anche fiscalmente, gli investimenti e l'innovazione tecnologica, sostenendo il processo di ri-

conversione delle produzioni in chiave sostenibile del settore automobilistico italiano e delle imprese dell'indotto — con particolare riferimento alla componentistica — in linea con gli obiettivi di transizione ecologica, attraverso strategie mirate alla realizzazione di prodotti innovativi in grado, da un lato, di rispondere alla domanda privata e pubblica del mercato dell'*automotive* e, dall'altro, di garantire la continuità occupazionale per tutti gli addetti al settore;

- c) preveda iniziative, anche di semplificazione burocratica, destinate ad attrarre in Italia nuovi gruppi industriali produttori di veicoli e, più in generale, investimenti esteri in ambito di ricerca e sviluppo tecnologico per il settore *automotive*;
- 3) a garantire che non entrerà a far parte del capitale sociale di *Stellantis*, mantenendo così il ruolo di regolatore e promotore delle politiche industriali senza interferire direttamente nelle operazioni di un'azienda che, come evidenziato, ha già goduto di ampio supporto finanziario da parte dello Stato italiano, nell'ottica di tutelare la trasparenza nel rapporto tra il settore pubblico e quello privato, preservando al contempo l'interesse nazionale nel rilancio del settore *automotive* nazionale, il quale dovrà coinvolgere in futuro anche altri gruppi industriali;
- 4) ad adoperarsi, anche nell'ottica di rendere strutturale il Tavolo *automotive* istituito presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, affinché *Stellantis* mantenga in Italia non solo la produzione, ma anche sia i vari settori dedicati alla progettazione — riconosciuti globalmente quali eccellenze del *design* italiano — sia le piattaforme (« pianali ») produttivi dei vari veicoli assieme alle relative catene logistiche e agli indotti della componentistica, fin

qui fortemente ridimensionati a seguito della fusione tra *Fca* e *Psa* a favore dei centri produttivi francesi.

(1-00262) « Benzoni, Richetti, Bonetti, D'Alessio, Grippo, Sottanelli, Carfagna, Castiglione, Enrico Costa, Onori, Pastorella, Rosato, Ruffino ».

La Camera

impegna il Governo:

- 1) a promuovere il rilancio di un piano industriale del comparto *automotive* – unitamente all'indotto e alla relativa catena di valore – che preveda, da un lato, misure di incentivazione esclusivamente a favore delle imprese che non delocalizzano, ma che, invece, garantiscono il mantenimento e la crescita dei livelli produttivi e occupazionali, e, dall'altro, che faciliti le attività e gli investimenti in ricerca e sviluppo;
- 2) ad adottare iniziative di competenza finalizzate a redigere, in tale ottica, un piano industriale dettagliato, che:
 - a) delinei le strategie e le azioni da intraprendere nel breve, medio e lungo periodo per raggiungere l'obiettivo stabilito dal Ministro delle imprese e del *made in Italy* di produrre 1,3 milioni di veicoli in Italia;
 - b) includa misure volte a incentivare, anche fiscalmente, gli investimenti e l'innovazione tecnologica, sostenendo il processo di riconversione delle produzioni in chiave sostenibile del settore automobilistico italiano e delle imprese dell'indotto – con particolare riferimento alla componentistica – in linea con gli obiettivi di transizione ecologica, attraverso strategie mirate alla realizzazione di prodotti innovativi in grado, da un lato, di rispondere alla domanda privata e pubblica del mercato dell'*automotive* e, dall'altro,

di garantire la continuità occupazionale per tutti gli addetti al settore;

- c) preveda iniziative, anche di semplificazione burocratica, destinate ad attrarre in Italia nuovi gruppi industriali produttori di veicoli e, più in generale, investimenti esteri in ambito di ricerca e sviluppo tecnologico per il settore *automotive*;
- 3) ad adoperarsi, anche nell'ottica di rendere strutturale il Tavolo *automotive* istituito presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, affinché *Stellantis* mantenga in Italia non solo la produzione, ma anche sia i vari settori dedicati alla progettazione – riconosciuti globalmente quali eccellenze del *design* italiano – sia le piattaforme (« pianali ») produttivi dei vari veicoli assieme alle relative catene logistiche e agli indotti della componentistica, fin qui fortemente ridimensionati a seguito della fusione tra *Fca* e *Psa* a favore dei centri produttivi francesi.

(1-00262) (*Testo modificato nel corso della seduta*) « Benzoni, Richetti, Bonetti, D'Alessio, Grippo, Sottanelli, Carfagna, Castiglione, Enrico Costa, Onori, Pastorella, Rosato, Ruffino ».

La Camera,

premesso che:

1) il settore *automotive* italiano, complessivamente considerato, genera un fatturato di quasi 300 miliardi di euro (il 18,1 per cento del prodotto interno lordo) e costituisce un motore vitale per l'economia italiana; tale settore è caratterizzato dalla presenza di costruttori *leader* a livello mondiale nello sviluppo, produzione e commercializzazione di veicoli passeggeri, commerciali, industriali leggeri e pesanti nonché di costruttori di vetture sportive e di alta gamma. I marchi storici dell'auto e dei veicoli industriali italiani si sono distinti nel mercato nazionale ed internazionale

per il loro stile inconfondibile, vanto del *made in Italy*;

2) si consideri che le imprese di componentistica dell'*automotive* con sede in Italia sono circa 2.200, producendo occupazione e posti di lavoro per oltre 167 mila addetti; il rapporto « Analisi del mercato 2023 e le prospettive 2024 » elaborato dall'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (UNRAE) e Luiss Business School sottolinea l'importanza di questo comparto, che genera il 64,5 per cento del suo fatturato (54,3 miliardi di euro) grazie alle vendite verso i costruttori stranieri associati all'UNRAE, a riprova della qualità dei suoi prodotti e dell'integrazione del settore nell'economia globale;

3) considerando l'intera filiera produttiva, le aziende operanti salgono a un numero superiore alle 5.500 rappresentando anche un'importante risorsa in termini di domanda di lavoro, poiché impiega circa 273 mila addetti diretti nelle attività produttive che salgono, considerando anche quelli indiretti, a più di 1,2 milioni;

4) la produzione di veicoli negli stabilimenti italiani Stellantis ha visto una media di circa 930 mila unità nei cinque anni precedenti la pandemia, 2015-2019, riducendosi a 730 mila unità nel triennio successivo;

5) il mercato e la produzione sono influenzati negativamente da incertezze economiche e geopolitiche generali, da un'alta volatilità dei prezzi e dalla disponibilità di energie e materie prime, nonché dalla forte pressione dei *competitor*, asiatici e statunitensi;

6) in questo contesto, l'intero settore si trova ad affrontare importanti sfide, in particolare la composizione tra le esigenze di lavoro, produzione e consumo e la transizione ecologica, nonché la crescita della competizione con paesi stranieri;

7) proprio per la tutela del comparto, il Governo ha istituito un tavolo dell'*automotive*, un luogo di confronto costruttivo tra gli attori del settore, a cui se ne è aggiunto un ulteriore, con Stellantis.

Ciò appare di fondamentale importanza per stipulare accordi strategici condivisi tra azienda, sindacati e regioni, al fine di adottare un approccio nazionale unitario al tema;

8) l'attuale contesto normativo europeo nel quale operano gli attori interessati, il cosiddetto pacchetto *fit for 55*, contiene un regolamento nel quale si prevede, dal 2035, la vendita esclusiva di veicoli a Zero Emissioni di CO₂: l'Italia si è astenuta in sede di ratifica di tale accordo (marzo 2023) da parte dei ministri europei dell'energia, modificando la sua impostazione originariamente contraria, in cambio delle aperture sui carburanti neutri in termini di rilascio di anidride carbonica; tale revisione è in corso, con una consolidata apertura verso gli *e-fuels*, i carburanti sintetici, ma non sui biocarburanti, settore nel quale l'Italia è tecnologicamente e produttivamente all'avanguardia;

9) la riconversione produttiva verso una trazione essenzialmente elettrica, basata sulla tecnologia delle sole macchine elettriche, dell'elettronica di segnale e di potenza, dei sistemi ad accumulo chimico dell'energia, produce un notevole impatto sull'intera filiera; un modello di transizione, già segnata nei modi e nei tempi, che non trova sul piano scientifico unanime condivisione. Situazione aggravata dal fatto che il principio della neutralità tecnologica rimane non contemplato dalle norme europee; per tali ragioni essa deve essere ben ponderata e ancor meglio realizzata, avendo particolare riguardo soprattutto ai tempi di realizzazione stessa, i quali devono essere opportuni e non connotati da frette e impazienze in grado di produrre giochi a somma negativa;

10) sul tema dell'auto elettrica e sull'utilizzo del motore elettrico in generale, è necessario richiamare i tanti ripensamenti maturati negli ultimi mesi dai principali attori del comparto. Grandi case automobilistiche come Toyota, Nissan e Renault hanno pubblicamente esposto il loro scetticismo sul motore elettrico, considerato ad oggi ancora poco produttivo, meno durevole e fortemente inquinante attesa la

difficoltà di smaltimento delle batterie in disuso. Si registrano forti passi indietro anche da parte di altri colossi dell'*automotive* come Hertz, che ha dichiarato di voler cedere gran parte dei propri veicoli elettrici per tornare all'uso del motore tradizionale, o Ford che ha deciso di rivedere le proprie politiche industriali sul piano elettrico. A distanza di qualche anno l'introduzione del motore elettrico sembra non aver convinto, con forti ripensamenti a fronte di investimenti milionari da parte delle principali case produttrici. È necessario, quindi, valutare forme di trazione diverse, tecnologicamente più avanzate ed ecologiche dell'elettrico puro. Tra le varie spiccano certamente l'utilizzino dell'*e-fuel* e dell'idrogeno. I carburanti sintetici rappresentano una promettente alternativa ai carburanti convenzionali, in quanto sono prodotti attraverso processi chimici che utilizzano fonti di energia rinnovabile, come l'idrogeno e il biossido di carbonio catturato dall'aria. Questi combustibili possono essere utilizzati nei motori a combustione interna esistenti senza necessità di modifiche significative, offrendo un potenziale per ridurre le emissioni di CO₂ e ridurre la dipendenza dai combustibili fossili. Anche il motore a idrogeno è una tecnologia emergente che promette un futuro sostenibile per il settore automobilistico. Utilizzando idrogeno come combustibile, i motori producono solo acqua come sottoprodotto, eliminando le emissioni nocive;

11) la necessità di intervento da parte dei governi e i ripensamenti dei principali attori del settore *automotive* dimostrano come le scelte sul piano europeo in materia di transizione ecologica non possano essere assunte solamente su base ideologica ma richiedano attenti processi di studio e analisi anche in relazione alle potenziali ricadute sul piano economico;

12) in tale contesto, il 15 maggio 2023 è entrato in vigore il nuovo Regolamento europeo sui limiti di emissione di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali nuovi (Regolamento UE 2023/851 del 19 aprile 2023, che modifica il regolamento (UE) 2019/631), per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂

delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, per poter conseguire gli obiettivi in materia di transizione posti dal citato regolamento europeo per il clima del 2021, che impegna l'Unione europea e gli Stati membri a ridurre di almeno il 55 per cento le emissioni di gas serra entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Il nuovo regolamento sulle auto fa parte del più ampio pacchetto di proposte per la transizione ecologica;

13) la proposta di Regolamento Euro 7, invece, ha un contenuto manifestamente più equilibrato rispetto a quello originariamente proposto. Si afferma ciò perché, nel caso fosse stato approvato nella versione originaria, avrebbe comportato rischi evidenti per il nostro sistema produttivo;

14) alla fine del 2023, infatti, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo provvisorio in merito al regolamento sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie, meglio noto come regolamento Euro 7. Il nuovo regolamento, che stabilisce norme per le emissioni dei veicoli e mira a ridurre ulteriormente le emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dal trasporto su strada, riguarda per la prima volta autovetture, furgoni e veicoli pesanti in un unico atto giuridico. L'accordo provvisorio raggiunto con il Parlamento europeo deve ora essere approvato e formalmente adottato da entrambe le istituzioni;

15) la proposta, pur se migliorata, comporta non trascurabili oneri aggiuntivi per le imprese produttrici, in quanto le nuove prescrizioni richiedono nuovi investimenti oltre a quelli già avviati dall'industria automobilistica nel settore della elettrificazione dei veicoli, al fine di conseguire l'azzeramento delle emissioni di gas di scarico e di CO₂ previsto per il 2035;

16) le istituzioni nazionali devono cooperare affinché, con l'occasione delle prossime elezioni europee e con la composizione delle prossime Commissioni euro-

pea, si possano proporre ed emanare ulteriori norme che tengano conto anche delle esternalità negative derivanti dalla applicazione integrale della normativa già emanata a supporto della transizione ecologica, superando l'approccio concettuale che negli ultimi anni non sembra aver tenuto per giusto conto, con equilibrio, anche delle ulteriori esigenze dei cittadini consumatori, e dei lavoratori, delle imprese. Correttamente è stato osservato che « gli ingegneri, insieme al mercato, e non i politici, dovrebbero decidere la migliore tecnologia per la neutralità carbonica »;

17) l'associazione europea della componentistica (CLEPA), ha quantificato gli effetti messi al bando dei motori a combustione interna al 2035 in 275 mila posti di lavoro persi in Europa, al netto delle nuove occasioni generate dallo sviluppo della mobilità elettrica. L'Italia, che è molto forte nel settore del *powertrain* tradizionale (45 per cento del mercato componentistico), e poco nei settori emergenti, è il Paese che in percentuale rischia di perdere il maggior numero di addetti, circa 73.000 posti di lavoro al 2040, di cui 67.000 già nel periodo 2025-2030;

18) nell'ambito delle politiche europee e nazionali, proprio in ragione della condivisione del perseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica, con convinzione si dovrebbero proporre degli obiettivi intermedi realizzabili, accompagnando il settore con politiche di sostegno all'innovazione e alla riconversione tecnologica;

19) il parco circolante europeo di auto e veicoli commerciali sarà costituito al 2030 ancora da oltre il 70 per cento di mezzi equipaggiati con motori a combustione interna. È necessario sostenere, parallelamente allo sviluppo di un ecosistema per la mobilità elettrica, una strategia europea per i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio;

20) il nuovo assetto che avrà l'Unione europea dopo le elezioni di giugno dovrebbe consentire il riesame delle diverse metodologie alternative utilizzabili rispetto a quanto deciso dall'attuale Com-

missione, per la valutazione degli impatti reali dovuti al trasporto su strada, nell'ottica di sviluppo dell'economia circolare, riconsiderando la metodologia di rilevazione delle emissioni *tank-to-wheel*, che è alla base dell'attuale regolamento sugli standard emissivi di CO₂, e rivalutando l'adozione della metodologia *life cycle assessment* (LCA), che include nell'analisi degli impatti ambientali anche i processi di fabbricazione e di fine vita del veicolo;

21) per quanto riguarda i combustibili rinnovabili, sarebbe opportuna l'implementazione di meccanismi di « *crediting system* » (LCF-*crediting*) che consentono ai produttori di veicoli di finanziare la produzione di carburanti rinnovabili accreditando le corrispondenti riduzioni delle emissioni ai propri obiettivi di emissione (*fleet targets*);

22) appare necessario agire anche per rafforzare la produzione del nostro Paese, portando la produzione annuale ad almeno 1,3 milione di vetture, attraendo l'insediamento di ulteriori imprese del settore, generando condizioni favorevoli perché nuovi investitori possano localizzarsi nel nostro Paese, perché si ritiene che l'insediamento di una seconda casa automobilistica possa contribuire a salvaguardare e rafforzare l'indotto. Si ritiene che l'insediamento ulteriore potrebbe creare le condizioni per rafforzare l'indotto automobilistico domestico, così da renderlo ancora più competitivo e poter anche presidiare la posizione ottenuta nei mercati stranieri;

23) analogamente, appare importante raggiungere una intesa con Stellantis, per consolidare la rete di fornitura nazionale e il rafforzamento e della produzione delle auto nel nostro Paese nonché l'intera filiera dell'indotto, sostenendo qualsiasi ulteriore misura sia in grado di garantire l'efficientamento degli stabilimenti esistenti;

24) è altresì necessario creare le condizioni per un ancor più efficiente impiego delle risorse del Fondo *automotive*, in particolare per quanto riguarda la destinazione dei fondi a sostegno dei progetti di riconversione per le imprese della compo-

mentistica, considerata la capacità dimostrata da questo strumento nel raggiungere un importante risultato ossia dotare la nazione di una valida strategia di politica industriale a sostegno della trasformazione tecnologica della catena produttiva dell'*automotive*, che si affianchi agli incentivi destinati all'acquisto di veicoli non inquinanti;

25) il parco circolante italiano, quasi 40 milioni di auto, resta il più obsoleto d'Europa: nel 2020 l'età media delle auto nel nostro Paese è stata pari a 11 anni e 10 mesi (5 mesi in più rispetto al 2019), a fronte di un'età media europea di 10,8 anni. Un'auto su cinque (il 20 per cento circa del totale) è una Euro 0-2, con almeno 18 anni di anzianità. Questa situazione ha conseguenze pesanti per la sicurezza e per l'inquinamento atmosferico;

26) la domanda di veicoli elettrici si è raffreddata in tutta Europa, con i rivali cinesi e Tesla che hanno messo a nudo le debolezze competitive delle case continentali, le quali mostrano segnali di ripensamento sul percorso di elettrificazione totale, a fronte della crescente presenza sul mercato di veicoli elettrici e ibridi (BEV) di case automobilistiche cinesi a prezzi decisamente inferiori a quelli che le case europee possono sostenere. Il 70 per cento del valore aggiunto delle BEV dipende dalle batterie. Al momento un'auto elettrica su due ha una batteria cinese;

27) l'inchiesta avviata dalla Commissione europea (ottobre 2023) sui sussidi del Governo cinese alle auto elettriche per i produttori, oltre a terminare nella prossima Legislatura europea, è già stata oggetto di minacce di ritorsione. In tale quadro l'anomalia che vede la filiera dell'*automotive* europea come l'unica obbligata alla decarbonizzazione dei prodotti al 2035 e dei processi produttivi al 2040, potrebbe cessare col nuovo Parlamento europeo,

impegna il Governo:

1) a porre in essere ogni utile iniziativa volta ad invertire il *trend* produttivo negativo che ha caratterizzato gli ul-

timi anni, al fine di aumentare i volumi di produzione nazionale e i livelli occupazionali del settore *automotive*;

- 2) a proseguire gli incontri del Tavolo *automotive*, istituito presso il Ministero delle Imprese e del *made in Italy*, per la migliore programmazione e attuazione di un programma di rilancio del settore;
- 3) a proseguire, ed eventualmente incrementare, le iniziative in atto volte all'individuazione di ogni intervento necessario alla risoluzione delle crisi aziendali nel settore *automotive*, al fine di favorire la tutela dei livelli occupazionali esistenti, avviare processi di riorganizzazione produttiva, favorire il risanamento aziendale;
- 4) a mantenere un costante rapporto dialettico specifico con Stellantis, vertente anche sulle decisioni strategiche da adottare, al fine di garantire il rispetto degli impegni già assunti e orientare, per quanto di competenza, le strategie di medio-lungo termine, evitando potenziali iniziative di delocalizzazione della produzione stessa per giungere, infine, anche alla definizione di specifici accordi dedicati al potenziamento della rete di fornitura nazionale;
- 5) a valutare l'opportunità di dare seguito all'ordine del giorno n. 9/01406/001, accolto il 25.10.2023 in sede di approvazione del provvedimento di « Delega al Governo in materia di revisione del sistema degli incentivi alle imprese e disposizioni di semplificazione delle relative procedure nonché in materia di termini di delega per la semplificazione dei controlli sulle attività economiche »;
- 6) a proseguire nella strategia che mira a sostenere la domanda nazionale, se necessario anche potenziando le misure di incentivazione già adottate, avendo particolare riguardo per il soddisfacimento dei bisogni delle famiglie meno abbienti, al fine di favorire la graduale sostituzione del parco auto circolante con veicoli dotati di motori meno inquinanti;

- 7) ad adoperarsi in sede europea per l'attuazione dell'obiettivo di « non trascurare nuove possibili soluzioni rinnovabili, come l'utilizzo di carburanti sintetici, dei *low carbon fuels* e dei biocarburanti allo scopo di accompagnare anche le filiere connesse a quella *automotive* verso una transizione sostenibile », e prevedendo per tali combustibili adozione di meccanismi di « *crediting system* » (LCF-*crediting*), come esposti in premessa;
- 8) a proseguire, e se necessario a potenziare, le misure di incentivazione delle attività di ricerca, sviluppo e innovazione tecnologica, nonché degli investimenti in beni strumentali, volti a favorire la transizione della filiera italiana dell'*automotive* verso modelli di motorizzazione ambientalmente più sostenibili, adottando soluzioni tecnologicamente più ecologiche tra le quali *e-fuel* (carburanti sintetici) e idrogeno e in grado di superare il *gap* attualmente esistente con i *competitor* europei e mondiali;
- 9) a promuovere misure di sostegno della filiera, se necessario potenziando le risorse dedicate al « *Fondo Automotive* », in particolare destinando specifici sostegni a progetti di riconversione delle imprese della filiera, per accompagnarle nel processo graduale di transizione;
- 10) a proseguire e, se necessario, a potenziare gli investimenti nella formazione degli operatori della filiera *automotive*, al fine di preservare i livelli occupazionali dei lavoratori e favorire il loro reimpiego nelle imprese adottanti le nuove tecnologie digitali e *green*;
- 11) a porre in essere ogni eventuale ulteriore iniziativa volta a potenziare l'efficientamento dei processi produttivi degli stabilimenti *automotive* italiani e la conseguente riduzione dei costi di produzione delle imprese italiane della filiera;
- 12) ad adottare iniziative di competenza volte ad aumentare gli investimenti in alcuni segmenti specifici della filiera, come quella delle batterie, dei semiconduttori e settori affini, a causa di una scarsa capacità produttiva nazionale ed europea, al fine di ridurre il fabbisogno di approvvigionamento proveniente da importazioni da Paesi extra UE, ponendo in essere ogni utile iniziativa volta a sostenere l'Italia quale sede preferenziale di attività di lavorazione di semiconduttori e di produzione di batterie, nonché del loro riuso e riciclo;
- 13) a promuovere, anche presso le principali sedi istituzionali europee, piani di politica industriale ed energetica che pongano l'Italia al centro dei processi decisionali quale polo strategico per le infrastrutture e la transizione energetica;
- 14) a proseguire le interlocuzioni politiche e istituzionali in atto in ambito europeo, per sostenere e valorizzare l'industria automobilistica e la relativa componentistica, intese come comparto strategico dell'Unione europea, con politiche e risorse aggiuntive rispetto a quelle finora stanziati, al fine di giungere alla definizione di un equilibrato e realistico quadro regolatorio, che incentivi non solo il processo di decarbonizzazione ma consenta una transizione sostenibile in termini sociali ed industriali, prevedendo *target* realisticamente raggiungibili per il settore, e garantendo la stabilità occupazionale e la crescita in qualità e quantità del sistema produttivo stesso;
- 15) ad avviare interlocuzioni politiche e istituzionali in ambito europeo al fine di riconsiderare la metodologia di rilevazione delle emissioni *tank-to-wheel*, che è alla base dei regolamenti europei sugli *standard* emissivi di CO₂, rivalutando l'adozione della metodologia *life cycle assessment* (LCA), come descritta in premessa.
- (1-00263) « Caramanna, Gusmeroli, Squeri, Cavo, Antoniozzi, Andreuzza, Casasco, Colombo, Barabotti, Polidori, Comba, Di Mattina, Giovine, Toccalini, Maerna, Pietrella, Schiano di Visconti, Zucconi ».

DISEGNO DI LEGGE: S. 986 – CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 18 GENNAIO 2024, N. 4, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA DELLE IMPRESE DI CARATTERE STRATEGICO (APPROVATO DAL SENATO) (A.C. 1759)

A.C. 1759 – Parere della I Commissione

PARERE DELLA I COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo.

A.C. 1759 – Parere della V Commissione

PARERE DELLA V COMMISSIONE SUL TESTO DEL PROVVEDIMENTO E SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

Sul testo del provvedimento in oggetto:

PARERE FAVOREVOLE

Sugli emendamenti trasmessi dall'Assemblea:

PARERE CONTRARIO

sulle proposte emendative 01.01, 01.02, 01.03, 1.11, 1.01, 2.1, 2.4, 2.6, 2.8, 2.15, 2.011, 2.021, 2.0202, 2.0203, 2.0204, 2.0205, 2.0206, 2.0207, 2.0210, 2-bis.1, 2-quater.1, 2-quater.3, 2-quinquies.1, 2-quinquies.2, 2-quinquies.3, 2-quinquies.4, 2-quinquies.5, 2-quinquies.6, 2-quinquies.9, 2-quinquies.10, 2-quinquies.17, 2-quinquies.01, 2-quinquies.0111, 3.1, 3.3, 3.4, 3.07, 4.1, 4-bis.01,

in quanto suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quantificazione e copertura;

NULLA OSTA

sulle restanti proposte emendative.

A.C. 1759 – Articolo unico

ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 1.

1. Il decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. Il decreto-legge 2 febbraio 2024, n. 9, recante disposizioni urgenti a tutela dell'indotto delle grandi imprese in stato di insolvenza ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria, è abrogato. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del medesimo decreto-legge n. 9 del 2024.

3. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

ARTICOLI DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO DEL GOVERNO

Articolo 1.

(Disposizioni sull'amministrazione straordinaria delle società strategiche partecipate da amministrazioni pubbliche statali)

1. All'articolo 2, comma 2, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39, il quarto periodo è sostituito dai seguenti:

« Nei casi di società partecipate direttamente o indirettamente da amministrazioni pubbliche statali, ad eccezione di quelle emittenti azioni quotate su mercati regolamentati, l'ammissione immediata alla procedura di amministrazione straordinaria di imprese che gestiscono uno o più stabilimenti industriali di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, può avvenire, su istanza dei soci che detengano, anche congiuntamente, direttamente o indirettamente, almeno il 30 per cento delle quote societarie, quando i soci stessi abbiano segnalato all'organo amministrativo la ricorrenza dei requisiti di cui all'articolo 1 e l'organo amministrativo abbia omesso di presentare l'istanza di cui al comma 1 entro i successivi quindici giorni ovvero, nello stesso termine, abbia rifiutato di provvedere, pur ricorrendo i suddetti requisiti. Dalla data di presentazione dell'istanza di cui al quarto periodo e fino alla chiusura della procedura di amministrazione straordinaria oppure al passaggio in giudicato del provvedimento di cui all'articolo 4, comma 1-bis, non può essere proposta la domanda di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, né possono essere presentate o proseguite domande di accesso ad uno degli strumenti di regolazione della crisi o

dell'insolvenza disciplinati dallo stesso decreto legislativo n. 14 del 2019. Se alla data di presentazione dell'istanza di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria risulta depositata la domanda di nomina dell'esperto di cui all'articolo 12 decreto legislativo n. 14 del 2019, la relativa domanda è archiviata. ».

Articolo 2.

(Disposizioni in materia di utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 dicembre 2019, n. 142)

1. All'articolo 1 del decreto-legge 16 dicembre 2019, n. 142, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 febbraio 2020, n. 5 dopo il comma 1-*quinquies* è aggiunto il seguente: « 1-*sexies*. Al fine di supportare le indifferibili e urgenti esigenze di continuità aziendale, indispensabile a preservare la funzionalità produttiva degli impianti siderurgici della Società ILVA S.p.A., di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, e assicurare la salvaguardia dell'ambiente e la sicurezza nei luoghi di lavoro, qualora le società che gestiscono gli impianti anzidetti siano ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria, possono essere concessi dal Ministero dell'economia e delle finanze uno o più finanziamenti a titolo oneroso della durata massima di cinque anni, in favore delle medesime società, nel limite massimo di 320 milioni di euro per l'anno 2024. Il finanziamento prevede l'applicazione di un tasso di interesse calcolato a condizioni di mercato ed è soggetto a restituzione, per capitale e interessi, in prededuzione rispetto ad ogni altra posizione debitoria della procedura anche in deroga all'articolo 222 del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14. ».

2. Agli oneri di cui al presente articolo, pari a 320 milioni di euro per l'anno 2024, si fa fronte mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse disponibili, in conto residui, di cui all'articolo 1, comma 1-*ter*, del decreto-legge 16 dicembre 2019, n. 142 convertito,

con modificazioni, dalla legge 7 febbraio 2020, n. 5.

Articolo 3.

(Disposizioni in materia di cassa integrazione straordinaria per le imprese strategiche in amministrazione straordinaria)

1. Per le imprese che gestiscono uno stabilimento industriale di interesse strategico ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, e che hanno in corso piani di riorganizzazione aziendale non ancora completati per la complessità degli stessi, per le quali sia disposta l'amministrazione straordinaria con conseguente prosecuzione aziendale, ai sensi al decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito con modificazioni dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39, è disposta per l'anno 2024, ai sensi dell'articolo 1, commi 175 e 176, della legge 30 dicembre 2023, n. 213, la prosecuzione, senza soluzione di continuità, dell'erogazione del trattamento straordinario di integrazione salariale, ove già autorizzato o in corso di autorizzazione, al fine di salvaguardare il livello occupazionale e il patrimonio delle competenze dell'azienda medesima. È fatta salva la facoltà per gli organi della procedura di amministrazione straordinaria di richiedere le tutele di cui all'articolo 7, comma 10-ter, del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236.

2. In considerazione della complessità dei programmi di cui al comma 1, al fine di assicurare i più elevati livelli di sicurezza nei luoghi di lavoro, i lavoratori addetti alla manutenzione degli impianti ed alla sorveglianza delle attività connesse alla sicurezza, possono essere interessati dai processi di riduzione oraria o di sospensione dal lavoro, a rotazione, soltanto qualora non direttamente impegnati in specifici programmi di manutenzione e sorveglianza delle medesime attività afferenti la sicurezza.

Articolo 4.

(Disposizioni acceleratorie per la chiusura della fase liquidatoria delle procedure di amministrazione straordinaria)

1. Al decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, dopo l'articolo 74 è inserito il seguente:

« Art. 74-bis (Proseguimento di giudizi e procedimenti esecutivi dopo la chiusura). — 1. La chiusura della procedura nel caso di cui all'articolo 74, comma 2, lettera b), non è impedita dalla pendenza di giudizi o procedimenti esecutivi, rispetto ai quali il commissario straordinario mantiene la legittimazione processuale, anche nei successivi stati e gradi del giudizio. La legittimazione del commissario straordinario sussiste altresì per i procedimenti, compresi quelli cautelari e esecutivi, strumentali all'attuazione delle decisioni favorevoli all'amministrazione straordinaria, anche se instaurati dopo la chiusura della procedura.

2. In caso di chiusura della procedura ai sensi del comma 1, il comitato di sorveglianza cessa dalle sue funzioni. Le rinunzie alle liti e le transazioni sono autorizzate dal giudice delegato.

3. Le somme necessarie per spese future ed eventuali oneri relativi ai giudizi pendenti, accantonate nel piano contenente la ripartizione finale dell'attivo e depositate secondo le modalità indicate dal tribunale, nonché le somme ricevute dal commissario straordinario per effetto di provvedimenti provvisoriamente esecutivi e non ancora passati in giudicato, sono trattenute dal commissario straordinario e versate su un conto vincolato previa autorizzazione del tribunale.

4. Dopo la chiusura della procedura, le somme ricevute dal commissario straordinario per effetto di provvedimenti definitivi e gli eventuali residui degli accantonamenti sono fatti oggetto di riparto supplementare fra i creditori secondo le modalità disposte dal tribunale con il decreto di cui all'articolo 76.

5. In relazione alle eventuali sopravvenienze attive derivanti dai giudizi pendenti

non si fa luogo a riapertura della procedura.

6. Con il decreto di chiusura il tribunale impartisce le disposizioni necessarie per la predisposizione di un supplemento di rendiconto, del riparto supplementare e del rapporto riepilogativo finale. La chiusura della procedura a norma del presente articolo non comporta la cancellazione della società dal registro delle imprese sino alla conclusione dei giudizi in corso e alla effettuazione dei riparti supplementari, anche all'esito delle ulteriori attività liquidatorie che si siano rese necessarie.

7. Eseguito l'ultimo progetto di ripartizione o comunque definiti i giudizi e procedimenti pendenti, il commissario straordinario chiede al tribunale di archiviare la procedura di amministrazione straordinaria e la chiusura del conto vincolato. Il tribunale provvede con decreto.

8. Entro dieci giorni dal deposito del decreto di archiviazione, il commissario straordinario chiede la cancellazione della società dal registro delle imprese. ».

Articolo 5.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

A.C. 1759 – Modificazioni del Senato

MODIFICAZIONI APPORTATE DAL SENATO

All'articolo 1:

al comma 1, capoverso:

al primo periodo, dopo le parole: « requisiti di cui all'articolo 1 » sono inserite le seguenti: « del presente decreto »;

al secondo periodo, le parole: « di cui all'articolo 12 del decreto legislativo » sono sostituite dalle seguenti: « prevista dall'articolo 12 del codice della crisi d'impresa e

dell'insolvenza, di cui al decreto legislativo » e dopo le parole: « disciplinati dallo stesso » sono inserite le seguenti: « codice di cui al »;

al terzo periodo, le parole: « di cui all'articolo 12 decreto » sono sostituite dalle seguenti: « prevista dall'articolo 12 del citato codice di cui al decreto »;

dopo il comma 1 sono aggiunti i seguenti:

« 1-bis. All'articolo 27, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, dopo le parole: “tramite la cessione dei complessi aziendali” sono inserite le seguenti: “o dei contratti o dei diritti, anche di natura obbligatoria, aventi a oggetto, in tutto o in parte, gli stessi complessi aziendali”.

*1-ter. A seguito dell'ammissione immediata alla procedura di amministrazione straordinaria di imprese che gestiscono uno o più stabilimenti industriali di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, il commissario straordinario, entro sei mesi dal provvedimento di ammissione, comunica il piano industriale al Ministero delle imprese e del *made in Italy* ».*

All'articolo 2:

al comma 1, capoverso 1-sexies:

al primo periodo, dopo le parole: « esigenze di continuità » sono inserite le seguenti: « produttiva e »;

al secondo periodo, dopo le parole: « all'articolo 222 del » sono inserite le seguenti: « codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, di cui al »;

*è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il finanziamento di cui al presente comma è concesso con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, previa richiesta motivata del commissario straordinario ».*

Dopo l'articolo 2 sono inseriti i seguenti:

« Art. 2-bis. – (Misure per il sostegno e l'accesso alla liquidità delle microimprese e

delle piccole e medie imprese che forniscono beni e servizi a imprese di carattere strategico ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria) — 1. Alle microimprese e alle piccole e medie imprese, come definite nell'allegato I al regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che incontrano difficoltà di accesso al credito a causa dell'aggravamento della posizione debitoria di imprese committenti che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, e che sono ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria in data successiva al 3 febbraio 2024, è concessa a titolo gratuito, anche se rientranti nella fascia 5 del modello di valutazione di cui alla parte IX delle vigenti condizioni di ammissibilità e disposizioni di carattere generale del Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese, di cui al decreto del Ministro delle imprese e *del made in Italy* del 30 giugno 2023, di cui alla comunicazione pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 171 del 24 luglio 2023, a decorrere dal 3 febbraio 2024 e fino alla chiusura della predetta procedura di amministrazione straordinaria, la garanzia del Fondo di cui all'articolo 2, comma 100, lettera a), della legge 23 dicembre 1996, n. 662, su finanziamenti di importo massimo pari ai crediti vantati nei confronti dell'impresa committente, fino alla misura:

a) dell'80 per cento dell'importo dell'operazione finanziaria, nel caso di garanzia diretta;

b) del 90 per cento dell'importo dell'operazione finanziaria garantito dal garante di primo livello, nel caso di riassicurazione.

2. Per l'accesso alla garanzia del Fondo di cui al comma 1, le imprese di cui al suddetto comma 1 devono aver prodotto, in un periodo non risalente oltre i cinque esercizi precedenti la data di presentazione della richiesta di garanzia, almeno il 35 per cento del fatturato medio complessivo nei confronti del committente sottoposto alle

procedure di cui al medesimo comma 1. A tale fine, alla richiesta di garanzia del Fondo deve essere allegata apposita dichiarazione sostitutiva di atto notorio, sottoscritta dal legale rappresentante dell'impresa beneficiaria e controfirmata dal presidente del collegio sindacale o dal revisore unico, ovvero, nel caso in cui tali organi sociali non siano presenti, da un professionista iscritto nel Registro dei revisori legali, nell'Albo dei dottori commercialisti e degli esperti contabili o nell'albo dei consulenti del lavoro, attestante la sussistenza, alla data della richiesta della garanzia del Fondo, del requisito di cui al primo periodo.

3. Alla copertura degli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo si provvede, in prima istanza, a valere sulle risorse, libere da impegni alla data del 3 febbraio 2024, assegnate alla riserva del Fondo di garanzia istituita ai sensi del decreto del Ministro dello sviluppo economico 17 ottobre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 9 del 12 gennaio 2017. Eventuali maggiori oneri che dovessero eccedere l'ammontare delle predette risorse sono posti a carico della dotazione del medesimo Fondo di garanzia a legislazione vigente, nel limite delle risorse libere da impegni e fino all'importo massimo di 30 milioni di euro, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Art. 2-ter. — (Istituzione del contributo in conto interesse per le imprese dell'indotto)

— 1. Per l'anno 2024, sulle operazioni finanziarie di cui all'articolo 2-bis può essere altresì richiesta la concessione di un contributo a fondo perduto finalizzato ad abbattere il tasso di interesse applicato sulle medesime operazioni. Il predetto contributo è riconosciuto alle microimprese e alle piccole e medie imprese come definite dall'articolo 2-bis, ai sensi e nei limiti della vigente disciplina europea in materia di aiuti di importanza minore (*“de minimis”*), ed è pari al valore complessivo, attualizzato alla data di concessione dell'aiuto, della differenza tra gli interessi calcolati, nell'arco dell'intera durata dell'operazione, al tasso contrattuale e gli interessi determinati applicando alla medesima operazione un tasso di interesse pari al 50 per cento

del tasso contrattuale. Per l'attualizzazione si applica il vigente tasso, determinato in conformità a quanto stabilito nella comunicazione della Commissione europea 2008/C 14/02 relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione.

2. Ai fini dell'accesso al contributo di cui al comma 1, il tasso di interesse applicato dal soggetto finanziatore all'operazione finanziaria non può essere superiore al tasso di interesse medio praticato, nell'ultimo anno, su operazioni finanziarie aventi finalità e forma tecnica analoghe concesse alla stessa impresa ovvero, in assenza di tale riferimento, a imprese con caratteristiche e profilo di rischio simili. A tal fine, il soggetto finanziatore che concede l'operazione finanziaria oggetto della richiesta della garanzia di cui all'articolo 2-bis e del contributo di cui al comma 1 del presente articolo è tenuto a rilasciare apposita dichiarazione.

3. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del presente articolo, anche al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 4, ed è individuato il soggetto incaricato della relativa gestione, i cui oneri sono posti a carico delle risorse destinate all'intervento di cui al comma 4, entro il limite massimo del 2 per cento.

4. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle imprese e del *made in Italy*.

Art. 2-*quater*. — (*Ulteriori misure di protezione delle imprese dell'indotto che hanno assicurato la continuità produttiva*) — 1. I

crediti vantati dalle imprese dell'indotto di cui al comma 3, o dai cessionari e garanti di tali crediti, inclusa la società Sace S.p.a., nei confronti di imprese committenti ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria in data successiva alla data del 3 febbraio 2024, che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, sono prededucibili ai sensi dell'articolo 6 del codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, di cui al decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, e possono essere soddisfatti per il valore nominale del capitale, degli interessi e delle spese ai sensi dell'articolo 222, comma 3, del medesimo codice, se anteriori all'ammissione alla predetta procedura, ove riferiti a prestazioni di beni e servizi, anche non continuative.

2. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 166 del codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, di cui al decreto legislativo n. 14 del 2019, in ordine agli atti compiuti, ai pagamenti effettuati e alle garanzie prestate dal debitore, non sono soggetti a revocatoria i pagamenti e le cessioni dei crediti di cui al comma 1 effettuati tra il 3 febbraio 2024 e la data di apertura della procedura.

3. Ai fini del presente articolo, l'indotto è rappresentato dalle imprese che hanno erogato:

a) prestazioni di attività manutentive necessarie a consentire la funzionalità produttiva degli impianti;

b) forniture di ricambi e materiale di consumo necessari a permettere la manutenzione e la funzionalità produttiva degli impianti;

c) servizi di autotrasporto e di movimentazione di attrezzature, prodotti di consumo, materia prima, semilavorati e prodotti finiti, anche all'esterno dell'area degli impianti;

d) servizi in materia di risanamento ambientale, di sicurezza e di attuazione degli interventi in materia di tutela del-

l'ambiente e della salute previsti dal piano di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 marzo 2014, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 105 dell'8 maggio 2014.

4. In sede di approvazione del rendiconto dell'anno 2023 da parte dell'organo esecutivo, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano sono autorizzate, previa comunicazione all'amministrazione che ha erogato le somme, allo svincolo di quote di avanzo vincolato di amministrazione derivanti da trasferimenti statali, riferite a interventi conclusi o già finanziati negli anni precedenti con risorse proprie, non gravate da obbligazioni sottostanti già contratte e con esclusione delle somme relative alle funzioni fondamentali e ai livelli essenziali delle prestazioni. Le risorse svincolate di cui al primo periodo sono utilizzate per il finanziamento di misure di sostegno delle imprese di cui al presente articolo, nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato.

Art. 2-quinquies. — (*Interventi urgenti per fronteggiare la crisi occupazionale dei lavoratori dipendenti delle imprese dell'indotto di stabilimenti di interesse strategico nazionale*) — 1. Ai lavoratori subordinati, impiegati alle dipendenze di datori di lavoro del settore privato che sospendono o riducono l'attività lavorativa in conseguenza della sospensione o riduzione dell'attività lavorativa di imprese che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale di cui all'articolo 2-bis, è riconosciuta, per l'anno 2024, dall'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) un'integrazione al reddito, con relativa contribuzione figurativa, nella misura pari a quella prevista per le integrazioni salariali dall'articolo 3 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, per un periodo non superiore a sei settimane, prorogabile fino a un massimo di dieci settimane.

2. Il nesso causale della sospensione o riduzione dell'attività lavorativa di cui al comma 1 è individuato nella monocommitenza o nell'influsso gestionale prevalente esercitato dall'impresa committente. Si ha

influsso gestionale prevalente quando, in relazione ai contratti aventi ad oggetto l'esecuzione di opere o la prestazione di servizi o la produzione di beni o semilavorati costituenti oggetto dell'attività produttiva o commerciale dell'impresa committente, la somma dei corrispettivi risultanti dalle fatture emesse dall'impresa destinataria delle commesse nei confronti dell'impresa committente, acquirente o somministrata abbia superato, nel biennio precedente al 3 febbraio 2024, il 70 per cento del complessivo fatturato dell'impresa destinataria delle commesse.

3. Al fine di garantire la continuità aziendale e i più elevati livelli di sicurezza nei luoghi di lavoro, con apposito accordo quadro tra le associazioni datoriali e le associazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale dei settori interessati, da stipulare presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, sono individuate le modalità di sospensione e riduzione dell'attività lavorativa anche con ricorso alla rotazione dei lavoratori.

4. Ai fini del riconoscimento dell'integrazione al reddito di cui al comma 1, non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 14, 15, 24 e 25 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148. I datori di lavoro, previa comunicazione delle cause di sospensione o di riduzione dell'orario di lavoro, dell'entità e della durata prevedibile e del numero dei lavoratori interessati, con il richiamo all'accordo quadro di cui al comma 3, alle rappresentanze sindacali aziendali o alla rappresentanza sindacale unitaria, nonché alle articolazioni territoriali delle associazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, trasmettono, esclusivamente in via telematica, la domanda di accesso al trattamento di integrazione al reddito all'INPS, con l'elenco nominativo dei lavoratori interessati e l'indicazione dei periodi di sospensione o riduzione dell'attività lavorativa, dichiarando la sussistenza dei requisiti di cui al comma 2.

5. Le integrazioni al reddito di cui al presente articolo sono incompatibili con tutti i trattamenti di integrazione salariale

di cui al decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148.

6. I periodi di utilizzo dell'integrazione al reddito autorizzati ai sensi del presente articolo non sono conteggiati ai fini delle durate massime complessive dei trattamenti di integrazione salariale di cui agli articoli 4, 12, 22 e 30 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148. In relazione alle integrazioni al reddito di cui al presente articolo non è dovuto il contributo addizionale di cui al medesimo decreto legislativo n. 148 del 2015.

7. Le integrazioni al reddito di cui al presente articolo sono erogate direttamente dai datori di lavoro ai dipendenti alla fine di ogni periodo di paga. Il relativo importo è rimborsato dall'INPS ai datori di lavoro o da questi ultimi conguagliato, a pena di decadenza, entro i termini previsti dall'articolo 7, comma 3, del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148. In alternativa, i datori di lavoro possono richiedere che il trattamento di sostegno al reddito sia pagato direttamente dall'INPS ai lavoratori, senza obbligo di produrre la documentazione comprovante le difficoltà finanziarie dell'impresa.

8. Le integrazioni al reddito di cui al presente articolo sono concesse nel limite di spesa di 16,7 milioni di euro per l'anno 2024 e le medesime sono autorizzate dall'INPS nel rispetto del predetto limite di spesa. L'INPS, che disciplina i termini e le modalità di presentazione delle domande, provvede al monitoraggio del rispetto del limite di spesa fornendo i risultati dell'attività di monitoraggio al Ministero del lavoro e delle politiche sociali e al Ministero dell'economia e delle finanze.

9. Qualora dall'attività di monitoraggio di cui al comma 8 dovesse emergere, anche in via prospettica, il raggiungimento del complessivo limite di spesa di cui al medesimo comma 8, l'INPS non procede all'accoglimento delle ulteriori domande per l'accesso ai benefici di cui al presente articolo.

10. Alle attività di cui al presente articolo l'INPS provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legi-

slazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

11. Agli oneri derivanti dal presente articolo si provvede, nel limite di 16,7 milioni di euro per l'anno 2024, a valere sulle disponibilità del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2 ».

All'articolo 3:

al comma 1, le parole: « piani di riorganizzazione aziendale » sono sostituite dalle seguenti: « programmi di riorganizzazione aziendale », le parole: « prosecuzione aziendale » sono sostituite dalle seguenti: « prosecuzione dell'esercizio d'impresa », le parole: « ai sensi al decreto-legge 23 dicembre » sono sostituite dalle seguenti: « ai sensi del decreto-legge 23 dicembre » e dopo le parole: « della legge 30 dicembre 2023, n. 213, » sono inserite le seguenti: « e a valere sulle risorse di cui al medesimo comma 176, »;

il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. In considerazione della complessità dei programmi di cui al comma 1, al fine di assicurare i più elevati livelli di sicurezza nei luoghi di lavoro e di tutela ambientale, previa consultazione sindacale, i lavoratori addetti alla manutenzione degli impianti e alla sorveglianza delle attività connesse alla sicurezza nonché i lavoratori addetti all'implementazione, alla gestione e alla manutenzione dei presidi ambientali possono essere interessati dai processi di riduzione oraria o di sospensione dal lavoro, a rotazione, soltanto qualora non direttamente impegnati in specifici programmi di sorveglianza delle medesime attività afferenti alla sicurezza e alla tutela ambientale, ovvero in specifici programmi formativi, diversi dalla formazione professionale per la gestione delle bonifiche di cui all'articolo 1-bis del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18 »;

dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 1-bis, comma 1, del decreto-legge 5 gennaio 2023, n. 2, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 marzo 2023, n. 17, si applicano anche per l'anno 2024.

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma 2-bis, valutati in euro 973.400 per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 ».

All'articolo 4:

al comma 1:

all'alinea, le parole: « Al decreto legislativo » sono sostituite dalle seguenti: « Nel decreto legislativo »;

al capoverso Art. 74-bis:

al comma 3 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Si applica, in quanto compatibile, l'articolo 131 del codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, di cui al decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, sostituito al curatore il commissario straordinario »;

al comma 7, dopo le parole: « di archiviare la procedura di amministrazione straordinaria e » sono inserite le seguenti: « di autorizzare »;

dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

« 1-bis. All'articolo 45, comma 2-bis, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, le parole: "Possono essere nominati solo esperti che non risultino già membri di un comitato" sono sostituite dalle seguenti: "Gli esperti possono far parte di non più di tre comitati" ».

Dopo l'articolo 4 sono inseriti i seguenti:

« Art. 4-bis. — (Misure in materia di amministrazione straordinaria) — 1. Al decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, dopo il comma 1-bis è aggiunto il seguente:

"1-ter. In deroga a quanto previsto dal comma 1, fermo restando il requisito di cui

alla lettera b) del medesimo comma, possono essere ammesse all'amministrazione straordinaria le imprese che svolgono le attività di rilevanza strategica di cui agli articoli 1 e 1-bis del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, nonché le imprese che detengono le reti e gli impianti di rilevanza strategica di cui all'articolo 2 del medesimo decreto-legge n. 21 del 2012, quando impiegano un numero di lavoratori subordinati, compresi quelli ammessi al trattamento di integrazione dei guadagni, non inferiore a quaranta da almeno un anno";

b) all'articolo 40, comma 1-bis, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "ed è depositata in cancelleria";

c) all'articolo 62, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

"3-bis. Il commissario straordinario, previa autorizzazione del Ministro delle imprese e del *made in Italy* sentito il comitato di sorveglianza, può rinunciare a liquidare uno o più beni, se l'attività di liquidazione appaia manifestamente non conveniente. In questo caso, il commissario notifica l'istanza e la relativa autorizzazione ai competenti uffici per l'annotazione nei pubblici registri e ne dà comunicazione ai creditori i quali, in deroga a quanto previsto dall'articolo 48, possono iniziare azioni esecutive sui beni rimessi nella disponibilità del debitore";

d) all'articolo 73, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"1-bis. Con l'istanza di cui al comma 1, il commissario straordinario, previa autorizzazione ministeriale, chiede al tribunale la conversione dell'amministrazione straordinaria in liquidazione giudiziale o, per le *start-up* innovative di cui al decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, in liquidazione controllata. La richiesta di conversione di cui al primo periodo può essere presentata anche succes-

sivamente e, in tale ipotesi, si applicano gli articoli 71 e 72”;

e) all’articolo 74, comma 2, dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

“b-bis) quando nel corso della procedura si accerta che la sua prosecuzione non consente di soddisfare, neppure in parte, i creditori concorsuali né i crediti prededucibili e le spese di procedura. Tale circostanza può essere accertata dal commissario straordinario con la relazione di cui all’articolo 40, comma 1-bis”.

2. Le disposizioni di cui alle lettere a), c) e d) del comma 1 si applicano alle procedure aperte dopo la data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e a quelle che si trovano, a tale data, ancora nella fase di esecuzione del programma autorizzata ai sensi dell’articolo 57 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270.

Art. 4-ter. — (*Incentivi per i processi di aggregazione delle imprese e per la tutela occupazionale*) — 1. In via sperimentale per gli anni 2024 e 2025, nell’ambito del piano di politiche attive previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, le nuove imprese costituite attraverso processi di aggregazione derivanti da una o più operazioni societarie rappresentate da fusioni, cessioni, conferimenti, acquisizioni di aziende o rami di esse, da cui emerge un organico complessivamente pari o superiore a 1.000 lavoratori, possono avviare il confronto sindacale per stipulare in sede governativa, con la presenza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, un accordo con le associazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale o con le loro rappresentanze sindacali aziendali ovvero con la rappresentanza sindacale unitaria, nel quale è contenuto un progetto industriale e di politica attiva, che illustri le azioni volte a superare le difficoltà del settore in cui l’impresa opera e le azioni per la formazione o la riqualificazione dei lavoratori per garantire loro un adeguamento delle

competenze professionali al nuovo contesto lavorativo, nonché per gestire processi di transizione occupazionale. La nuova impresa a seguito della costituzione può sottoscrivere l’accordo di cui al presente comma anche prima dell’operazione societaria di aggregazione a condizione che nel medesimo accordo sia contenuto l’impegno ad effettuare tale operazione entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla sottoscrizione. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono disciplinati meccanismi che assicurino l’eventuale revoca in caso di mancata effettuazione dell’operazione.

2. Il progetto di cui al comma 1 deve contenere:

a) la descrizione del piano industriale della nuova impresa;

b) il numero complessivo dei lavoratori coinvolti nel processo di aggregazione;

c) il numero complessivo dei lavoratori a cui applicare le politiche attive del progetto e l’indicazione dei profili professionali oggetto di formazione compatibili con il piano industriale;

d) il numero delle ore di formazione, non inferiore a 200 per ciascun lavoratore a tempo pieno da riproporzionare per i rapporti a tempo parziale;

e) l’impegno del datore di lavoro a tutelare il perimetro occupazionale esistente alla data di decorrenza delle operazioni straordinarie di cui al comma 1 per almeno quarantotto mesi, nel rispetto delle condizioni di cui al comma 7.

3. In corso di realizzazione del progetto l’azienda può variare parte dei corsi di formazione o riqualificazione e ne dà dettagliata informativa alle organizzazioni sindacali firmatarie dell’accordo di cui al comma 1.

4. Al datore di lavoro, nei casi previsti dal comma 1, spetta un esonero contributivo per ciascun lavoratore nella misura massima del 100 per cento dei contributi previdenziali e assistenziali a suo carico, con esclusione dei premi e contributi dovuti all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, per un periodo massimo di ventiquattro mesi, nel limite di importo annuo pari a 3.500 euro per lavoratore. L'esonero contributivo di cui al presente comma spetta per ulteriori dodici mesi nel limite di importo annuo pari a 2.000 euro. Resta ferma l'aliquota di computo delle prestazioni pensionistiche.

5. L'esonero contributivo di cui al comma 4 è riconosciuto solo con riferimento ai lavoratori di cui al comma 2, lettera c), e a condizione che a ciascun lavoratore sia assicurato lo svolgimento di attività di formazione o riqualificazione per almeno 200 ore complessive da svolgere nel periodo di durata del beneficio.

6. Alle disposizioni previste dal presente articolo non si applicano i principi di cui all'articolo 31 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 150.

7. Al fine di tutelare il perimetro occupazionale ai sensi del comma 2, lettera e), è consentita l'interruzione dei rapporti di lavoro esclusivamente per giusta causa, giustificato motivo soggettivo, dimissioni volontarie ovvero per effetto dell'utilizzo di strumenti incentivanti o in adozione di qualunque altro strumento per la gestione non traumatica del rapporto di lavoro previsti dalla legislazione vigente e, in ogni caso, con il consenso dei lavoratori.

8. Al fine di agevolare la transizione occupazionale, in via sperimentale le nuove imprese di cui al comma 1 possono avviare iniziative di politica attiva a gestione diretta aziendale finalizzata a ricollocare i lavoratori, con il loro consenso, anche in altri settori economici con un contratto di lavoro almeno corrispondente a quello in essere. Ferma restando la gestione diretta aziendale della ricollocazione, i fabbisogni occupazionali del territorio possono essere recuperati anche avvalendosi dei servizi forniti dalle agenzie per il lavoro, dai centri per l'impiego o da ogni altro operatore

economico del territorio, comprese le associazioni di categoria. Al fine di svolgere le attività previste dal presente comma, le agenzie per il lavoro possono essere aggregate ai sensi del comma 1, anche attraverso reti d'impresa, consorzi o altre forme di partecipazione, anche di natura societaria.

9. Qualora l'azienda interrompa il rapporto di lavoro per motivi diversi da quelli previsti dal comma 7, si applica la sanzione pari al doppio dell'esonero contributivo fruito limitatamente ai lavoratori interessati dalla violazione prevista dal presente comma.

10. Gli incentivi non spettano con riferimento alle nuove imprese costituite da società del medesimo gruppo o che presentino assetti proprietari sostanzialmente coincidenti o riconducibili al medesimo centro di interessi.

11. Le disposizioni di cui al presente articolo sono compatibili con altri strumenti previsti dalla legislazione vigente nonché con ogni altro incentivo o beneficio previsto dalla legislazione vigente nel periodo di sperimentazione finalizzato all'occupazione dei lavoratori.

12. Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali comunica all'Ispettorato nazionale del lavoro gli accordi sottoscritti ai sensi del comma 1 al fine di verificare la corretta esecuzione degli impegni formativi assunti dal datore di lavoro nel rispetto delle disposizioni previste dal presente articolo.

13. Nei primi quattro anni di svolgimento dell'attività della nuova impresa, a qualunque fine sia richiesto il rispetto o il possesso di specifici requisiti o autorizzazioni, compresi quelli necessari per la partecipazione a bandi pubblici, l'azienda può avvalersi anche di quelli in possesso dei soci che hanno dato luogo all'aggregazione.

14. I benefici previsti dal presente articolo sono riconosciuti entro il limite complessivo di spesa di 14 milioni di euro per l'anno 2024, 46,4 milioni di euro per l'anno 2025, 49,2 milioni di euro per l'anno 2026, 21,9 milioni di euro per l'anno 2027 e 3,5 milioni di euro per l'anno 2028. Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, prima della sottoscrizione dell'accordo di

cui al comma 1, verifica la disponibilità delle risorse sulla base della proiezione dei costi indicati nell'accordo. Il monitoraggio e la verifica del rispetto del limite di spesa sono effettuati, sulla base anche di quanto disciplinato dal decreto di cui al comma 1, utilizzando le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

15. Agli oneri derivanti dal primo periodo del comma 14, pari a 14 milioni di euro per l'anno 2024, 46,4 milioni di euro per l'anno 2025, 49,2 milioni di euro per l'anno 2026, 21,9 milioni di euro per l'anno 2027 e 3,5 milioni di euro per l'anno 2028, e alle minori entrate derivanti dai commi da 1 a 14, valutate in 2,1 milioni di euro per l'anno 2029 e in 0,6 milioni di euro per l'anno 2030, si provvede:

a) quanto a 14 milioni di euro per l'anno 2024, 24,9 milioni di euro per l'anno 2025, 29,2 milioni di euro per l'anno 2026, 10,1 milioni di euro per l'anno 2027, 2,8 milioni di euro per l'anno 2028, 2,1 milioni di euro per l'anno 2029 e 0,6 milioni di euro per l'anno 2030, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 3, lettera f), della legge 24 dicembre 2007, n. 247, con conseguente corrispondente decremento degli importi di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67;

b) quanto a 23 milioni di euro per l'anno 2025 e a 6 milioni di euro per l'anno 2026, mediante riduzione, al fine di garantire la compensazione in termini di indebitamento netto e fabbisogno delle pubbliche amministrazioni, del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2;

c) quanto a 5,4 milioni di euro per l'anno 2025, 15,8 milioni di euro per l'anno 2026, 11,8 milioni di euro per l'anno 2027 e 0,7 milioni di euro per l'anno 2028, mediante corrispondente utilizzo delle maggiori entrate derivanti dai commi da 1 a 14.

Art. 4-*quater*. — (Modifica all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84) — 1. Al fine di razionalizzare le attività, la logistica e gli investimenti nelle strutture portuali serventi gli stabilimenti del settore della raffinazione ricadenti all'interno del polo petrolchimico siracusano e riconosciuti di interesse strategico nazionale, ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 5 dicembre 2022, n. 187, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° febbraio 2023, n. 10, all'allegato A, numero 9), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo le parole: "Porti di Augusta" sono inserite le seguenti: ", Siracusa (rada di Santa Panagia e rada del Porto Grande)" ».

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 1.

(Disposizioni sull'amministrazione straordinaria delle società strategiche partecipate da amministrazioni pubbliche statali)

All'articolo 1, premettere il seguente:

Art. 01.

(Misure per il riconoscimento delle imprese dell'indotto ADI come imprese strategiche nell'ambito del settore siderurgico italiano)

1. Le imprese dell'indotto che concorrono in modo essenziale al sostentamento delle imprese che gestiscono stabilimenti industriali di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, sono riconosciute imprese strategiche nell'ambito del settore siderurgico italiano e inserite nel Piano nazionale per la siderurgia.

2. Ai fini di cui al comma 1, il Ministro delle imprese e del *made in Italy* predisponde, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un apposito elenco delle imprese che contribuiscono in modo essenziale alla continuità produttiva e al

funzionamento di imprese che gestiscono stabilimenti industriali di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231.

3. Al fine di garantire la continuità operativa delle imprese inserite nell'elenco di cui al comma 2, è istituito presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, un apposito Fondo con dotazione pari a 150 milioni di euro per l'anno 2024. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i criteri e le modalità per la ripartizione delle risorse del Fondo di cui al comma 1 in favore delle imprese di cui al medesimo comma 1.

4. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 150 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede:

a) quanto a 60 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307;

b) quanto a 60 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307;

c) quanto a 50 milioni di euro, a valere sui risparmi di spesa e le maggiori entrate derivanti dalla rimodulazione e dall'eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (SAD) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, individua i sussidi di cui all'articolo 68 della legge 28

dicembre 2015, n. 221, oggetto di rimodulazione ed eliminazione al fine di conseguire risparmi di spesa o maggiori entrate pari a 50 milioni di euro per l'anno 2024.

01.01. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Lacarra, Fornaro.

All'articolo 1, premettere il seguente:

Articolo 01.

(Misure per il sostegno delle imprese fornitrici di ADI)

1. Per il sostegno immediato delle piccole e medie imprese, come definite nell'allegato I al regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014, che vantano crediti documentati nei confronti delle imprese committenti che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, è istituito presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, un apposito Fondo con dotazione pari a 150 milioni di euro per l'anno 2024.

2. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i criteri e le modalità per la ripartizione delle risorse del Fondo di cui al comma 1 in favore delle piccole e medie imprese di cui al medesimo comma 1.

3. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 150 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede:

a) quanto a 50 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307;

b) quanto a 100 milioni di euro, a valere sui risparmi di spesa e le maggiori entrate derivanti dalla rimodulazione e dall'eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (SAD) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, individua i sussidi di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, oggetto di rimodulazione ed eliminazione al fine di conseguire risparmi di spesa o maggiori entrate pari a 100 milioni di euro per l'anno 2024.

01.02. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Lacarra, Fornaro, L'Abbate.

All'articolo 1, premettere il seguente:

Articolo 01.

(Misure per l'accesso al credito per le imprese fornitrici di ADI)

1. Per l'anno 2024, una ulteriore quota fino ad un importo massimo di 150 milioni di euro delle risorse del Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese di cui all'articolo 2, comma 100, lettera a), della legge 23 dicembre 1996, n. 662, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 393, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, è destinata a sostenere l'accesso al credito delle piccole e medie imprese che risultino creditrici per forniture di beni o servizi nei confronti di Acciaierie d'Italia S.p.A. a seguito di mancati pagamenti entro i termini contrattuali concordati, al fine di garantirne la continuità operativa e il mantenimento dei livelli occupazionali.

2. Le garanzie di cui al comma 1 sono concesse, a titolo gratuito e senza valutazione, nei limiti della dotazione finanziaria di cui al medesimo comma 1, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, fino alla misura:

a) dell'80 per cento dell'importo dell'operazione finanziaria, nel caso di garanzia diretta;

b) del 90 per cento dell'importo dell'operazione finanziaria garantito dal garante di primo livello, nel caso di riassicurazione.

3. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri per l'individuazione delle imprese creditrici di cui al comma 1 nonché i criteri e le modalità per l'accesso alla garanzia del Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese di cui all'articolo 2, comma 100, lettera a), della legge 23 dicembre 1996, n. 662, garantendo l'accesso al Fondo di garanzia almeno a tutte le imprese che abbiano emesso fatture al committente Acciaierie d'Italia nel corso degli ultimi tre anni.

01.03. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Lacarra, Fornaro.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1.1. All'articolo 27, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Nel caso di imprese che gestiscono uno o più stabilimenti industriali di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, l'ammissione immediata alla procedura di amministrazione straordinaria avviene qualora si presentino concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico delle attività imprenditoriali e previa condivisione del piano industriale triennale comprendente tempi e costi del processo di decarbonizzazione con il Ministero delle imprese e del *made in Italy* e con la regione ove è localizzato l'impianto che, sentite le parti sociali, esprimono un parere obbligatorio e vincolante ».

1.7. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Lacarra, Fornaro.

Al comma 1-bis, dopo le parole: gli stessi committenti aziendali aggiungere le seguenti: purché finalizzati a garantire la continuità produttiva e il mantenimento dei livelli occupazionali, anche per le imprese dell'indotto, e a conservare attrattività di mercato per nuovi soci che siano intenzionati, in attuazione del Piano industriale, ad investire sul rilancio industriale, occupazionale e sulla transizione ecologica dei predetti complessi aziendali.

1.8. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Laccarra, Fornaro.

Dopo il comma 1-ter, aggiungere il seguente:

1-quater. Le disposizioni di cui all'articolo 26, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633 si applicano anche in caso di mancato pagamento, in tutto o in parte, delle cessioni di beni o servizi rese in favore dell'attività di società che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, e che siano soggette ad amministrazione straordinaria, purché il corrispettivo sia stato riconosciuto ed ammesso alla stessa procedura concorsuale di amministrazione straordinaria.

1.11. Pavanelli, L'Abbate, Donno, Appendino, Cappelletti.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.

(Fondo di garanzia a sostegno delle imprese strategiche in amministrazione straordinaria)

1. Al fine di garantire il necessario sostegno alle micro, piccole e medie imprese fornitrici di società che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale, è istituito presso il

Ministero delle imprese e del *made in Italy* il « Fondo di garanzia per le imprese in amministrazione straordinaria » con lo scopo di sostituirsi all'impresa debitrice in caso di insolvenza della medesima nel pagamento delle imprese fornitrici di beni o servizi connessi al risanamento ambientale e/o funzionali alla continuazione dell'attività degli impianti, purché volti a garantire la tutela.

2. Trascorsi quindici giorni dal deposito dello stato passivo, reso esecutivo dall'articolo 97 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, le micro, piccole e medie imprese di cui al comma 1, possono ottenere a domanda il pagamento, a carico del fondo, dei crediti per forniture di beni o servizi connessi al risanamento ambientale o funzionali alla continuazione dell'attività degli impianti.

3. Al fine di garantire altresì la tutela ambientale e la continuazione dell'attività degli impianti e una più celere garanzia di liquidità, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità per garantire la cessione pro soluto attraverso l'intervento delle imprese di assicurazione e della SACE s.p.a. fino alla misura del 100 per cento dell'importo dell'operazione finanziaria nella prestazione di garanzie finalizzate ad agevolare la riscossione dei crediti vantati dalle micro, piccole e medie imprese fornitrici di beni e servizi nei confronti delle società che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale, che incontrano difficoltà di accesso al credito, anche se rientranti nella fascia 5 del modello di valutazione di cui alla parte IX delle vigenti condizioni di ammissibilità e disposizioni di carattere generale del Fondo di cui al decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy* del 30 giugno 2023, di cui alla comunicazione pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 171 del 24 luglio 2023, con priorità per le ipotesi nelle quali sia contestualmente offerta una riduzione dell'ammontare del credito originario. L'agevolazione di cui al presente comma non è

cumulabile con quanto disposto dal comma 2.

4. Il fondo di cui al comma 1 ha una dotazione di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026 ed è alimentato con un contributo a carico delle imprese che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231 pari allo 0,05 per cento del fatturato medio degli ultimi tre esercizi.

5. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

1.01. Appendino, L'Abbate, Donno, Pavanelli, Cappelletti.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.

(Disposizioni in materia di responsabilità penale nell'esecuzione di provvedimenti di prosecuzione delle attività di stabilimenti di interesse strategico nazionale)

1. Al decreto-legge 5 gennaio 2023, n. 2, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 marzo 2023, n. 17, gli articoli 7 e 8 sono abrogati.

2. All'articolo 9-bis del decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69, convertito con modificazioni, dalla legge 10 agosto 2023, n. 103, il comma 5 è abrogato.

1.08. D'Orso, L'Abbate, Donno, Ascari, Caffiero De Raho, Giuliano, Pavanelli, Appendino, Cappelletti, Dell'Olio.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.

(Disposizioni in materia di responsabilità penale e amministrativa)

1. Gli articoli 7 e 8 del decreto-legge 5 gennaio 2023, n. 2, convertito, con modifi-

cazioni, dalla legge 3 marzo 2023, n. 17, sono abrogati.

1.01001. Bonelli, Evi, Zanella, Mari, Grimaldi, Zaratti.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.

(Disposizioni in materia di approvazione del Piano industriale)

1. Il Piano industriale dello stabilimento siderurgico di Taranto, quale stabilimento di interesse strategico nazionale, è vincolato e subordinato agli esiti della valutazione integrata di impatto ambiente e salute (VIAS) e del rapporto di Valutazione del Danno Sanitario (VDS) in attuazione dell'articolo 1-bis, del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231.

1.01000. Bonelli, Evi, Zanella, Grimaldi, Zaratti.

ART. 2.

(Disposizioni in materia di utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 dicembre 2019, n. 142)

Al comma 1, sostituire il capoverso « 1-sexies » con il seguente:

1-sexies. Al fine di contemperare le indifferibili e urgenti esigenze di continuità aziendale degli impianti siderurgici della Società ILVA S.p.A., di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, con la salvaguardia dell'ambiente e la sicurezza nei luoghi di lavoro, possono essere concessi dal Ministero dell'economia e delle finanze uno o più finanziamenti a titolo oneroso della durata massima di cinque anni, in favore delle medesime società, nel limite massimo di 320 milioni di euro per l'anno 2024. Qualora le società che gestiscono gli impianti anzidetti siano ammesse

alla procedura di amministrazione straordinaria il commissario straordinario provvede a dare attuazione, integralmente e senza rinvii, entro dodici mesi, alle disposizioni di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica del 10 agosto 2023, n. 278. Decorso inutilmente tale termine, il commissario straordinario procede alla restituzione dei finanziamenti ricevuti ai sensi del presente comma.

Conseguentemente, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. La società ILVA S.p.A., di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, e le società che ne gestiscono gli impianti, qualora siano ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria, presentano, nell'ambito della procedura di riesame dell'Autorizzazione integrata ambientale (AIA), entro novanta giorni dalla nomina del Commissario straordinario, una valutazione di impatto sanitario (VIS) associata allo scenario emissivo proposto nell'istanza di rinnovo, con funzione preventiva.

2.1. L'Abbate.

Al comma 1, capoverso « 1-sexies », primo periodo, dopo le parole: indispensabile a aggiungere le seguenti: procedere con le improrogabili azioni di bonifica ambientale, a garantire la tutela della salute dei lavoratori e dei cittadini, e a.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, medesimo periodo, sostituire le parole: e assicurare con la seguente: assicurando.

2.2. Evi, Zanella, Mari, Bonelli, Grimaldi, Zaratti.

Al comma 1, capoverso « 1-sexies », primo periodo, dopo le parole: assicurare la salvaguardia dell'ambiente aggiungere le se-

guenti: , la tutela della salute, la transizione ecologica degli impianti.

2.3. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Laccarra, Fornaro.

Al comma 1, capoverso « 1-sexies », primo periodo, sostituire le parole: possono essere con le seguenti: sono.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, medesimo periodo, sostituire le parole: nel limite massimo di con le seguenti: di cui il primo di ammontare pari a.

2.4. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Laccarra, Fornaro.

Al comma 1, capoverso « 1-sexies », primo periodo, sostituire le parole: nel limite massimo di 320 milioni di euro per l'anno 2024 con le seguenti: in misura iniziale pari a 320 milioni di euro per l'anno 2024, da integrare con successivi provvedimenti con finanziamenti in grado di garantire la continuità produttiva degli impianti siderurgici della società Ilva S.p.A. e il mantenimento dei livelli occupazionali, l'approvvigionamento di minerali, energia, attività e servizi, le manutenzioni e gli investimenti a garanzia della salute, dell'ambiente e dei cittadini, per tutta la durata dell'amministrazione straordinaria e fino all'individuazione del nuovo socio privato.

2.6. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Laccarra, Fornaro.

Al comma 1, capoverso « 1-sexies », primo periodo, sostituire le parole: nel limite massimo con le seguenti: nella misura iniziale.

2.8. Pavanelli, L'Abbate, Donno, Appendino, Cappelletti.

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

1-bis. Al fine di ridurre il rischio cancerogeno e di assicurare la salvaguardia

dell'ambiente, la concentrazione di benzene al di fuori del perimetro dello stabilimento non può superare la soglia di 27 microgrammi a metro cubo quale media oraria.

1-ter. In caso di tre superamenti nello stesso anno del limite di cui al comma *1-bis*, l'Arpa, di concerto con la Asl, compie gli accertamenti per verificare se tali superamenti siano correlabili a incrementi di emissioni di benzene dovuti alle attività produttive dello stabilimento che ha beneficiato del prestito di cui al comma 1. Qualora le verifiche diano esito positivo, il Ministero dell'economia e delle finanze provvede ad interrompere ogni ulteriore finanziamento nonché al fermo degli impianti per trenta giorni. Negli anni successivi, eventuali ulteriori finanziamenti possono essere concessi unicamente previa verifica che la soglia di cui al comma *1-bis* non sia stata superata in più di una occasione su base annuale.

2.1000. Evi, Zanella, Bonelli, Zaratti, Grimaldi.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. La concessione dei finanziamenti di cui al comma 1, è subordinata al soddisfacimento delle pretese economiche delle micro, piccole e medie imprese che risultino creditrici per forniture di beni o servizi connessi al risanamento ambientale o funzionali alla continuazione dell'attività degli impianti e il cui fatturato derivi esclusivamente o prevalentemente da rapporti commerciali con le imprese che gestiscono gli impianti siderurgici della società ILVA S.p.A. in amministrazione straordinaria a seguito di mancati pagamenti entro i termini contrattuali concordati, al fine di garantirne la continuità operativa e il mantenimento dei livelli occupazionali, nonché delle imprese mono-committenti o con fatturato prevalente con Acciaierie d'Italia Spa.

2.16. Pavanelli, L'Abbate, Donno, Appendino, Cappelletti, Dell'Olio.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Quota parte delle risorse di cui al comma 1, pari a 200 milioni di euro per

l'anno 2024, è desinata al soddisfacimento delle pretese economiche delle micro, piccole e medie imprese che risultino creditrici per forniture di beni o servizi connessi al risanamento ambientale o funzionali alla continuazione dell'attività degli impianti e il cui fatturato derivi esclusivamente o prevalentemente da rapporti commerciali con le imprese che gestiscono gli impianti siderurgici della società ILVA S.p.A. in amministrazione straordinaria e finalizzata al pagamento dei relativi crediti in misura pari ad almeno l'80 per cento dell'ammontare totale.

2.18. Appendino, L'Abbate, Donno, Pavanelli, Cappelletti.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. La concessione dei finanziamenti di cui al comma 1, è subordinata al rispetto, da parte degli impianti siderurgici, delle linee guida sulla qualità dell'aria « WHO global air quality guidelines » dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) del 22 settembre 2021.

2.19. L'Abbate.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Al fine di garantire la lavorazione di prodotti refrattari, necessari per la continuità produttiva degli impianti siderurgici della società ILVA S.p.A, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, gli stabilimenti della società Sanac s.p.a. sono individuati quali stabilimenti di interesse strategico nazionale, ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231.

2.17. Cappelletti, L'Abbate, Donno, Appendino, Pavanelli.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Al fine di assicurare la salvaguardia dell'ambiente e la tutela della salute, sono adottati gli opportuni provvedimenti affinché la concentrazione di benzene al di fuori del perimetro dello stabilimento non superi la soglia di 27 microgrammi a metro cubo quale media oraria. Nel caso in cui si riscontrino tre superamenti della soglia nello stesso anno, l'Agenzia regionale per l'ambiente (Arpa), di concerto con la Asl locale, verifica se i superamenti dipendano da incrementi di emissioni di benzene derivanti dalle attività produttive dello stabilimento. In tal caso l'Arpa comunica le verifiche effettuate all'ISPRA, al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, al Ministero della salute e al Ministero dell'economia e delle finanze che provvede alla sospensione dei prestiti per i danni causati alla salute delle persone e all'ambiente.

2.14. L'Abbate.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Al fine di assicurare la salvaguardia dell'ambiente, la tutela della salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro, nonché per la risoluzione della gravità della crisi aziendale, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è istituito un Tavolo tecnico per la definizione di un progetto operativo di riconversione dell'area interessata dagli stabilimenti siderurgici della Società ILVA S.p.A. in amministrazione straordinaria e di reimpiego del personale qualificato idoneo alla transizione ecologica ed energetica. Al tavolo tecnico partecipano il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministro della salute e dell'economia e delle finanze. Partecipano altresì gli altri Ministri o loro delegati aventi competenza nelle materie e tematiche poste all'ordine del giorno. Ai componenti del tavolo non spettano compensi, indennità, gettoni di pre-

senza o altro emolumento comunque denominato.

2.13. Cappelletti, L'Abbate, Donno, Appendino, Pavanelli.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. In caso di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria, il commissario straordinario provvede alla costituzione di una nuova società, a partecipazione pubblica maggioritaria, nella quale confluiscono le società che gestiscono gli impianti anzidetti, al fine di completare il processo di decarbonizzazione degli impianti. A tal fine, per la realizzazione dell'impianto per la produzione, con derivazione dell'idrogeno necessario ai fini della produzione esclusivamente da fonti rinnovabili, del preridotto — *direct reduced iron*, alla società è assegnato 1 miliardo di euro. A conclusione della realizzazione di tale impianto, il commissario straordinario provvede alla vendita, tramite procedura comparativa pubblica, della società.

2.15. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Laccarra, Fornaro.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-*bis*. Ai fini della valutazione di coerenza, efficacia ed economicità della partecipazione statale in Acciaierie d'Italia Holding S.p.A., l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A.-Invitalia presenta annualmente al Ministero delle imprese e del *made in Italy* una relazione concernente la situazione economica e finanziaria dell'impresa, evidenziando in particolare i dati riferiti all'andamento dei crediti commerciali e delle altre attività finanziarie, nonché al raggiungimento degli obiettivi previsti nell'ambito del piano industriale finalizzato alla chiusura delle fonti inquinanti e alla completa decarbonizzazione e diversificazione industriale dello stabilimento di Taranto e ne riferisce alle Camere.

2.22. Cappelletti, L'Abbate, Donno, Appendino, Pavanelli, Dell'Olio.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Disposizioni in materia di valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario)

1. Il Piano Ambientale di cui all'articolo 2, comma 6, del decreto-legge 5 gennaio 2015, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 marzo 2015, n. 20, è integrato con gli esiti della valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS), di cui all'articolo 5, comma 1, lettera *b-bis.1*), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, introdotto dal comma 2-ter, lettera *a*), del presente decreto.

2. Al fine di tenere conto dell'impatto ambientale e sanitario delle procedure di autorizzazione integrata ambientale, al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 5, comma 1, dopo la lettera *b-bis*), è inserita la seguente:

«*b-bis.1*) valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario, di seguito VIAS: combinazione di procedure, metodi e strumenti, con i quali si possono stimare, anche preventivamente, gli effetti potenziali sulla salute della popolazione nell'ambito della procedura di autorizzazione integrata ambientale (AIA). »;

b) all'articolo 29-ter, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«*2-bis*. La domanda di autorizzazione integrata ambientale deve altresì contenere, pena il mancato rilascio dell'autorizzazione da parte delle autorità competenti, la VIAS, redatta sulla base delle linee guida adottate entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione di cui al presente decreto, dal Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro della salute, sentiti l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), le agenzie regionali per la protezione dell'ambiente (ARPA) e le agenzie provinciali per la protezione dell'ambiente (APPA). »;

c) all'articolo 29-duodecies, comma 1, dopo le parole: « domande ricevute, » sono inserite le seguenti: « integrate dalla VIAS, ».

2.020. L'Abbate.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto la Presidenza del Consiglio dei ministri promuove la stipula di un accordo di programma tra il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero della cultura, il Ministero della difesa, gli enti territoriali ricadenti nell'area dell'impianto siderurgico di Taranto e le organizzazioni sindacali e di categoria maggiormente rappresentative, finalizzato:

a) all'adozione di interventi straordinari per la salvaguardia e la tutela ambientale e sanitaria;

b) alla gestione e attuazione degli interventi di bonifica;

c) alla salvaguardia dei livelli occupazionali e alla relativa formazione, riqualificazione professionale e reinserimento lavorativo;

d) alla diversificazione industriale ecosostenibile dell'intera area territoriale;

e) a favorire nuovi insediamenti economico-produttivi;

f) ai programmi di investimento e di riconversione industriale delle attività imprenditoriali dell'indotto;

g) alla riconversione economica, sociale e culturale dell'intera provincia di Taranto;

h) alla definizione di indirizzi per la riqualificazione urbana della città di Taranto;

i) a migliorare e rafforzare le infrastrutture materiali e istituire centri di ricerca, università e incubatori d'impresa.

2.021. Appendino, L'Abbate, Donno, Pavanelli, Cappelletti.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

1. Al fine di supportare le indifferibili e urgenti esigenze di continuità produttiva e aziendale, indispensabile a preservare la continuità produttiva degli impianti siderurgici della società Ilva S.p.A. e per assicurare il mantenimento dei livelli occupazionali, l'approvvigionamento di risorse, beni e servizi, la salvaguardia dell'ambiente e la sicurezza dei luoghi di lavoro, sono stanziati 150 milioni di euro in favore delle imprese che risultino creditrici per mancati pagamenti di forniture di beni o servizi entro i termini contrattuali prescritti nei confronti delle imprese committenti che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riparto delle predette risorse. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

2. Entro il 30 aprile 2024, mediante ulteriori interventi di razionalizzazione e di revisione della spesa pubblica rispetto a quelli già previsti dalla legge di bilancio per l'anno 2024, sono approvati provvedimenti regolamentari e amministrativi, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, che assicurino minori spese pari a 150 milioni di euro per l'anno 2024. Qua-

lora le misure previste dal precedente periodo non siano adottate o siano adottate per importi inferiori a quelli indicati, sono disposte misure di entrata da lotta all'evasione e di rimodulazione ed eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (SAD) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221. A tal fine, entro il 31 maggio 2024, il Ministro dell'economia e delle finanze, individua, in attuazione della legge 9 agosto 2023, n. 111, le misure atte a garantire maggiori entrate dalla lotta all'evasione fiscale ed entro la medesima data, con provvedimento del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, sono individuati i sussidi di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, oggetto di rimodulazione ed eliminazione, al fine di conseguire risparmi di spesa o maggiori entrate non inferiori a 150 milioni di euro per l'anno 2024.

2.011. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Lacarra, Fornaro.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Fondo per la sicurezza degli impianti siderurgici della Società ILVA S.p.A. in Amministrazione Straordinaria)

1. Nello stato di previsione del Ministero delle imprese e del *made in Italy* è istituito un Fondo, con una dotazione pari a 50 milioni di euro per l'anno 2024, finalizzato a garantire il più elevato livello di sicurezza nella gestione degli impianti siderurgici della Società ILVA S.p.A. in Amministrazione Straordinaria, e assicurare l'attuazione dei necessari interventi di risanamento ambientale e tutela della salute.

2. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le mo-

dalità attuative e di erogazione delle risorse di cui al comma 1.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 50 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2.0202. Appendino, L'Abbate, Donno, Pavanelli, Cappelletti.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Istituzione del « Fondo a sostegno delle imprese dell'indotto della Società ILVA s.p.a. in Amministrazione straordinaria »)

1. Al fine di preservare il tessuto produttivo e occupazionale delle imprese dell'indotto della Società ILVA s.p.a. in Amministrazione Straordinaria, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, un Fondo, denominato « Fondo a sostegno delle imprese dell'indotto ILVA », con una dotazione finanziaria pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025.

2. Le risorse del Fondo sono destinate alle piccole e medie imprese fornitrici di beni o servizi connessi al risanamento ambientale o funzionali alla continuazione dell'attività degli impianti e il cui fatturato derivi esclusivamente o prevalentemente da rapporti commerciali con le imprese che gestiscono gli impianti siderurgici della società ILVA S.p.A. in a.s.

3. Il Fondo prevede l'erogazione di un contributo, da concedere nell'ambito del regime de minimis, finalizzato a ristorare le eventuali perdite sui crediti commerciali maturati nei confronti delle imprese che gestiscono gli impianti siderurgici della società ILVA s.p.a. in a.s. e a ridurre il costo

degli interessi da corrispondere in caso di accensione di nuovi mutui.

4. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy* sono definite le modalità di attuazione del Fondo, con particolare riguardo alla individuazione delle imprese interessate e all'importo massimo del contributo concedibile.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

2.0203. Pavanelli, L'Abbate, Donno, Appendino, Cappelletti.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Fondo per il sostegno dell'idrogeno verde e per la decarbonizzazione degli impianti della Società ILVA S.p.A in Amministrazione Straordinaria)

1. Al fine di fronteggiare e superare le gravi situazioni di criticità ambientale gravanti sul territorio di Taranto e promuovere interventi di riqualificazione produttiva e diversificazione industriale, mediante la progressiva decarbonizzazione del processo produttivo dell'acciaio, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica è istituito un Fondo, denominato « Fondo per il sostegno dell'idrogeno verde e per la decarbonizzazione degli impianti della Società ILVA S.p.A. in Amministrazione Straordinaria », con una dotazione finanziaria pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2024, finalizzato alla realizzazione di forni elettrici alimentati con idrogeno verde da installare presso gli impianti siderurgici della Società ILVA S.p.A. in Amministrazione Straordinaria siti a Taranto.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministero del *made in Italy* e dell'economia e delle finanze da adottarsi

entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definite le modalità attuative del Fondo.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,2 miliardi per l'anno 2024 si provvede a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

2.0204. Cappelletti, L'Abbate, Donno, Appendino, Pavanelli.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Zona Franca Urbana SIN di Taranto)

1. A decorrere dal 1° marzo 2024, è istituita, nei territori del sito di interesse nazionale di Taranto, di cui al decreto del Ministro dell'ambiente 10 gennaio 2000, la zona franca urbana ai sensi della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

2. Le micro, piccole e medie imprese attive nel settore manifatturiero che intraprendono una nuova iniziativa economica all'interno della zona franca di cui al comma 1, possono beneficiare delle seguenti agevolazioni:

a) esenzione dalle imposte sui redditi del reddito derivante dallo svolgimento dell'attività svolta dall'impresa nella zona franca di cui al comma 1 fino a concorrenza, per ciascun periodo di imposta, dell'importo di 100.000 euro riferito al reddito derivante dallo svolgimento dell'attività svolta dall'impresa nella zona franca;

b) esenzione dall'imposta regionale sulle attività produttive del valore della produzione netta derivante dallo svolgimento dell'attività svolta dall'impresa nella zona franca di cui al comma 1 nel limite di euro 300.000 per ciascun periodo di imposta, riferito al valore della produzione netta;

c) esenzione dalle imposte municipali proprie per gli immobili siti nella zona franca di cui al comma 1, posseduti e utilizzati dai soggetti di cui al presente

articolo per l'esercizio dell'attività economica;

d) esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali, con esclusione dei premi per l'assicurazione obbligatoria infortunistica, a carico dei datori di lavoro, sulle retribuzioni da lavoro dipendente. L'esonero di cui alla presente lettera spetta, alle medesime condizioni, anche ai titolari di reddito di lavoro autonomo che svolgono l'attività all'interno della zona franca urbana.

3. Le esenzioni di cui al comma 2, sono concesse per il periodo di imposta in corso alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e per i sei anni successivi.

4. Le esenzioni di cui al comma 2, spettano alle imprese attive nel settore manifatturiero che intraprendono una nuova iniziativa economica e stabiliscono la sede principale o l'unità locale all'interno della zona franca di cui al comma 1.

5. Le agevolazioni di cui al presente articolo sono concesse ai sensi e nei limiti del regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti « de minimis », e del regolamento (UE) n. 1408 del 2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti « de minimis » nel settore agricolo.

6. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, nel limite massimo di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2030, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

2.0205. L'Abbate, Ilaria Fontana, Morfino, Santillo, Pavanelli, Appendino, Cappelletti.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Fondo per la riqualificazione e la bonifica del SIN di Taranto)

1. In considerazione dell'elevato rischio di crisi ambientale e sanitaria del sito di interesse nazionale di Taranto, anche al fine di sostenere gli interventi del Programma per la bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione dell'area di Taranto di cui all'articolo 6 del decreto-legge 5 gennaio 2015, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 marzo 2015, n. 4, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica è istituito un Fondo, con una dotazione pari a 200 milioni di euro per l'anno 2024.

2. Il Fondo di cui al comma 1 è destinato al finanziamento di interventi finalizzati alla bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione nonché a definire strategie comuni utili allo sviluppo compatibile e sostenibile del territorio idonee a garantire il più alto livello di sicurezza per le persone e per l'ambiente.

3. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità attuative del fondo di cui al presente articolo.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 200 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

2.0206. L'Abbate, Ilaria Fontana, Morfino, Santillo, Pavanelli, Appendino, Cappelletti.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Disposizioni urgenti per la riqualificazione ambientale delle aree ricadenti nel SIN di Taranto)

1. Al fine di sostenere il processo di riqualificazione ambientale delle aree ricadenti nel SIN di Taranto, anche attraverso la bonifica e la riconversione industriale delle aree dismesse, è autorizzata una spesa di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025. Le risorse di cui al periodo precedente sono trasferite all'Autorità di Sistema Portuale del mare Ionio per il completamento del progetto « Riqualificazione ambientale delle aree ricadenti nel SIN di Taranto. Progetto per la messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli ».

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

2.0207. L'Abbate, Ilaria Fontana, Morfino, Santillo, Pavanelli, Appendino, Cappelletti.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Disposizioni urgenti per la prevenzione e il contrasto delle patologie oncologiche pediatriche)

1. La regione Puglia, al fine di assicurare adeguati livelli di tutela della salute pubblica e una più efficace azione di prevenzione delle patologie oncologiche, con particolare riferimento alla lotta alle malattie infantili, è autorizzata ad effettuare interventi per il potenziamento della prevenzione e dell'assistenza nel settore della onco-ematologia pediatrica nella provincia di Taranto, nel limite di spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero del-

l'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2.0209. Quartini, L'Abbate, Donno, Pavanelli, Appendino, Cappelletti.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Disposizioni per il potenziamento delle attività di prevenzione e diagnosi precoce)

1. Al fine di rafforzare i servizi territoriali sociosanitari e di assistenza primaria, di potenziare le attività di prevenzione e diagnosi precoce nonché di incrementare la partecipazione ai programmi di *screening* relativi a patologie connesse a fattori di rischio ambientali, è autorizzata, in favore della regione Puglia, una spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2.0210. Quartini, L'Abbate, Donno, Pavanelli, Appendino, Cappelletti, Stefanazzi.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Disposizioni urgenti in materia di prevenzione e tutela della salute)

1. Al fine di assicurare adeguati livelli di prevenzione e tutela della salute pubblica, in relazione ai fattori di rischio ambientali,

nonché di rafforzare le conoscenze tecnico-scientifiche in materia di studi epidemiologici e di interazione ambiente-salute finalizzate alla pianificazione di strategie efficaci per il contenimento degli impatti ambientali, è autorizzata una spesa di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 in favore della regione Puglia.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2.0211. Quartini, L'Abbate, Donno, Pavanelli, Appendino, Cappelletti.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Misure in materia di Valutazione di impatto sanitario nello stabilimento siderurgico di Taranto)

1. Per lo stabilimento siderurgico di Taranto si dispone l'effettuazione da parte del Ministero della salute di una valutazione di impatto sanitario (VIS), in conformità alle linee guida VIS predisposte dall'Istituto superiore di sanità (ISS), entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

* **2.02.** Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Lacarra, Fornaro.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Misure in materia di Valutazione di impatto sanitario nello stabilimento siderurgico di Taranto)

1. Per lo stabilimento siderurgico di Taranto si dispone l'effettuazione da parte

del Ministero della salute di una valutazione di impatto sanitario (VIS), in conformità alle linee guida VIS predisposte dall'Istituto superiore di sanità (ISS), entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

* **2.03.** Bonelli, Evi, Zanella, Mari, Zaratti, Grimaldi.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Valutazione di impatto sanitario per le imprese strategiche)

1. All'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dopo le parole: « per i progetti riguardanti » sono aggiunte le seguenti: « gli impianti industriali dichiarati di interesse strategico nazionale nonché quelli ».

** **2.01.** Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Lacarra, Fornaro.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

(Valutazione di impatto sanitario per le imprese strategiche)

1. All'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dopo le parole: « per i progetti riguardanti » sono aggiunte le seguenti: « gli impianti industriali dichiarati di interesse strategico nazionale nonché quelli ».

** **2.0200.** Evi, Zanella, Mari, Bonelli, Grimaldi, Zaratti.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2.1.

1. Al fine di assicurare la verifica degli interventi relativi alla prevenzione dei danni alla salute dei cittadini di tutte le aree

interessate dagli impianti siderurgici della Società ILVA S.p.A. in a.s., il Ministro della salute presenta annualmente al Parlamento una relazione sugli esiti dei rapporti di valutazione del danno sanitario di cui all'articolo 1-bis del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231.

2.023. Quartini, L'Abbate, Donno, Pavanelli, Appendino, Cappelletti.

ART. 2-bis.

(Misure per il sostegno e l'accesso alla liquidità delle microimprese e delle piccole e medie imprese che forniscono beni e servizi a imprese di carattere strategico ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria)

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

a-bis) del 100 per cento dell'operazione per interventi finalizzati alla cessione solutoria ai sensi dell'articolo 1198 del codice civile dei crediti maturati fino all'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria;

Conseguentemente, al medesimo comma, sostituire la lettera b) con la seguente:

b) del 90 per cento, con clausola solutoria ai sensi dell'articolo 1198 del codice civile, dell'importo dell'operazione finanziaria sulle garanzie rilasciate in prima istanza dai confidi non superiori all'80 per cento nel caso di riassicurazione.

2-bis.1. Appendino, L'Abbate, Donno, Pavanelli, Cappelletti.

Dopo l'articolo 2-bis, aggiungere il seguente:

Art. 2-bis.1.

1. Al fine di garantire il necessario sostegno alle piccole e medie imprese fornitrici di società che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strate-

gico nazionale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, gli stabilimenti delle piccole e medie imprese fornitrici di beni o servizi connessi al risanamento ambientale o funzionali alla continuazione dell'attività degli impianti siderurgici della società ILVA S.p.A. in A.S., sono individuati quali stabilimenti di interesse strategico nazionale, ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231.

2-bis.010. Cappelletti, L'Abbate, Donno, Appendino, Pavanelli.

ART. 2-*quater*.

(Ulteriori misure di protezione delle imprese dell'indotto che hanno assicurato la continuità produttiva)

Al comma 1, dopo le parole: I crediti vantati dalle aggiungere le seguenti: micro, piccole e medie.

Conseguentemente,

al medesimo comma, sostituire le parole: possono essere soddisfatti con le seguenti: sono soddisfatti;

dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Al fine di garantire la tutela ambientale e la continuazione produttiva e aziendale delle imprese committenti di cui al comma 1, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità per garantire la cessione pro soluto dei crediti di cui al comma 1 attraverso l'intervento delle imprese di assicurazione e della SACE s.p.a., fino alla misura del 100 per cento dell'importo dell'operazione fi-

nanziaria, nella prestazione di garanzie finalizzate ad agevolare la riscossione dei crediti vantati dalle micro, piccole e medie imprese fornitrici di beni e servizi che incontrano difficoltà di accesso al credito, anche se rientranti nella fascia 5 del modello di valutazione di cui alla parte IX delle vigenti condizioni di ammissibilità e disposizioni di carattere generale del Fondo di cui al decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy* del 30 giugno 2023, di cui alla comunicazione pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 171 del 24 luglio 2023, con priorità per le ipotesi nelle quali sia contestualmente offerta una riduzione dell'ammontare del credito originario.

2-*quater*.1. Pavanelli, L'Abbate, Donno, Appendino, Cappelletti.

Al comma 1, sostituire la parola: possono con la seguente: devono.

2-*quater*.3. Cappelletti, L'Abbate, Donno, Appendino, Pavanelli.

Al comma 1, aggiungere in fine le parole: Il cessionario che acquista il suddetto credito prededucibile ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 14 del 2019, non può rivalersi sul cedente nel momento in cui il debitore ceduto non adempia al pagamento del debito.

2-*quater*.4. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Lacarra, Fornaro.

ART. 2-*quinqüies*.

(Interventi urgenti per fronteggiare la crisi occupazionale dei lavoratori dipendenti delle imprese dell'indotto di stabilimenti di interesse strategico nazionale)

Al comma 1, sostituire le parole da: un periodo non superiore a sei settimane fino alla fine del comma, con le seguenti: tutta la

durata della sospensione o riduzione delle attività.

*** 2-quinquies.1.** Evi, Zanella, Mari, Grimaldi.

Al comma 1, sostituire le parole da: un periodo non superiore a sei settimane *fino alla fine del comma, con le seguenti:* tutta la durata della sospensione o riduzione delle attività.

*** 2-quinquies.2.** Barzotti, L'Abbate, Donno, Aiello, Appendino, Cappelletti, Carotenuto, Pavanelli, Tucci.

Al comma 1, sostituire le parole da: sei settimane *fino alla fine del comma,:* dodici mesi.

Conseguentemente:

al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: il 70 per cento *con le seguenti:* il 40 per cento;

al comma 8, sostituire le parole: 16,7 milioni di euro per l'anno 2024 *con le seguenti:* 87 milioni di euro;

al comma 11, sostituire le parole: 16,7 milioni di euro per l'anno 2024 *con le seguenti:* 87 milioni di euro.

2-quinquies.3. Barzotti, L'Abbate, Donno, Aiello, Appendino, Cappelletti, Carotenuto, Pavanelli, Tucci.

Al comma 2, primo periodo, sostituire la parola: monocommittenza *con le seguenti:* committenza o sub committenza.

Conseguentemente:

al medesimo comma, secondo periodo, sostituire le parole da: , la somma dei corrispettivi *fino alla fine del comma con le seguenti:* e sub committente, la somma dei corrispettivi risultanti dalle fatture emesse negli ultimi cinque anni abbia superato ovvero sia pari al 50 per cento del fatturato medio complessivo dell'impresa destinataria delle commesse.;

al comma 3, sostituire le parole: anche con ricorso alla rotazione dei lavoratori *con le seguenti:* . In assenza di commesse, i lavoratori destinatari di cui al comma 1, non potranno ruotare.;

al comma 8, sostituire le parole: 16,7 milioni di euro *con le seguenti:* 80 milioni di euro;

al comma 11, sostituire le parole: 16,7 milioni *con le seguenti:* 80 milioni.

2-quinquies.5. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Lacarra, Fornaro.

Al comma 2, primo periodo, aggiungere, in fine, le parole: o nel subappalto.

Conseguentemente, al medesimo comma, secondo periodo:

sostituire le parole: costituenti oggetto dell'attività produttiva o commerciale *con le seguenti:* a favore;

sostituire le parole: al 3 febbraio 2024, il 70 *con le seguenti:* alla data di entrata in vigore della presente disposizione, il 20;

aggiungere, in fine, le parole: o del fatturato della singola unità produttiva locale o del singolo appalto.

2-quinquies.4. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Lacarra, Fornaro.

Al comma 2, primo periodo, aggiungere, in fine, le parole: o in subappalto.

Conseguentemente, al medesimo comma, secondo periodo:

sostituire le parole: costituenti oggetto dell'attività produttiva o commerciale *con le seguenti:* a favore;

aggiungere, in fine, le parole: o del fatturato della singola unità produttiva locale o del singolo appalto.

2-quinquies.6. Evi, Zanella, Mari, Grimaldi.

Al comma 2, primo periodo, aggiungere, in fine, le parole: o in subappalto.

2-quinquies.9. Evi, Zanella, Mari, Grimaldi.

Al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: in relazione ai contratti aggiungere le seguenti: , anche in subappalto,.

Conseguentemente al medesimo comma, medesimo periodo:

sostituire le parole: costituenti oggetto dell'attività produttiva o commerciale con le seguenti: a favore;

sostituire le parole: al 3 febbraio 2024 con le seguenti: alla data di entrata in vigore del presente decreto;

aggiungere, in fine, le parole: o del fatturato della singola unità produttiva locale o del singolo appalto.

2-quinquies.10. Santillo, Pavanelli, Appendino, Cappelletti.

Al comma 4, sostituire le parole: 14, 15, 24 e 25 con le seguenti: 15 e 25.

* **2-quinquies.14.** Evi, Zanella, Mari, Bonelli, Grimaldi.

Al comma 4, sostituire le parole: 14, 15, 24 e 25 con le seguenti: 15 e 25.

* **2-quinquies.15.** Barzotti, L'Abbate, Donno, Aiello, Appendino, Cappelletti, Carotenuto, Pavanelli, Tucci.

Dopo il comma 6, aggiungere i seguenti:

6-bis. Per l'erogazione di misure di sostegno al reddito dei lavoratori delle aziende artigiane dell'indotto Acciaierie d'Italia, operanti sia con contratto diretto sia in subappalto, è stanziata la somma di 20 milioni di euro in favore del Fondo di solidarietà bilaterale alternativo, di cui all'articolo 27 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148.

6-ter. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 20 milioni di euro per

l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

2-quinquies.17. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Lacarra, Fornaro.

Dopo l'articolo 2-quinquies, aggiungere il seguente:

Art. 2-sexies.

(Sospensione dei termini in materia di adempimenti e versamenti tributari e contributivi)

1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano alle micro, piccole e medie imprese fornitrici di beni o servizi, anche di autotrasporto e movimentazione di attrezzature, materiali, personale, beni e prodotti, connessi al risanamento ambientale o funzionali alla continuazione dell'attività degli impianti siderurgici della società ILVA S.p.A. in Amministrazione Straordinaria.

2. Nei confronti dei soggetti di cui al comma 1 sono sospesi i termini dei versamenti tributari in scadenza nel periodo dal 1° gennaio 2024 fino al 31 agosto 2024. Per il medesimo periodo, sono sospesi i termini relativi agli adempimenti e ai versamenti dei contributi previdenziali e assistenziali e dei premi per l'assicurazione obbligatoria.

3. La sospensione di cui al comma 2 si applica anche ai versamenti delle ritenute alla fonte di cui agli articoli 23 e 24 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, e delle trattenute relative alle addizionali regionale e comunale all'imposta sul reddito delle persone fisiche, operate dai soggetti di cui al comma 1 in qualità di sostituti d'imposta.

4. Le disposizioni di cui al comma 2 si applicano anche ai versamenti, tributari e non, derivanti dalle cartelle di paga-

mento emesse dagli agenti della riscossione, dagli atti previsti dagli articoli 29 e 30 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, dagli atti di cui all'articolo 9, commi da 3-bis a 3-sexies, del decreto-legge 2 marzo 2012, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 aprile 2012, n. 44, dalle ingiunzioni previste dal testo unico delle disposizioni di legge relative alla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato, di cui al regio decreto 14 aprile 1910, n. 639, emesse dagli enti territoriali o dai soggetti affidatari di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e dagli atti di cui all'articolo 1, comma 792, della legge 27 dicembre 2019, n. 160.

5. Nei casi di cui ai commi 2, 3 e 4 non si procede al rimborso di quanto già versato.

6. I versamenti sospesi ai sensi dei commi 2, 3 e 4 sono effettuati, senza applicazione di sanzioni e interessi, in unica soluzione entro il 30 ottobre 2024, ovvero mediante rateizzazione fino a un massimo di sessanta rate mensili di pari importo, con scadenza il 16 di ciascun mese, a decorrere dal 16 dicembre 2024. I termini di versamento relativi alle cartelle di pagamento e agli atti previsti dall'articolo 29 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e dall'articolo 9, commi da 3-bis a 3-sexies, del decreto-legge 2 marzo 2012, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 aprile 2012, n. 44, non ancora affidati all'agente della riscossione, nonché agli atti previsti dall'articolo 30 dello stesso decreto-legge n. 78 del 2010, sospesi ai sensi del comma 3, riprendono a decorrere allo scadere del periodo di sospensione. Gli adempimenti tributari, diversi dai versamenti, non eseguiti per effetto delle sospensioni sono effettuati entro il 30 ottobre 2024.

7. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 15 milioni di euro per l'anno 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte

corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2-quinquies.01. Pavanelli, L'Abbate, Donno, Appendino, Cappelletti.

Dopo l'articolo 2-quinquies, aggiungere il seguente:

Art. 2-sexies.

1. Al fine di preservare il tessuto produttivo e occupazionale dei territori presso i quali sono insediate le imprese di interesse strategico di cui al comma 1, nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, è istituito un Fondo, denominato «Fondo a tutela dei lavoratori dell'indotto ILVA», con una dotazione finanziaria pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025. Il Fondo è destinato ad assicurare un trattamento di integrazione salariale, per un periodo massimo di 12 mesi nel corso del 2024, per i lavoratori dipendenti delle piccole e medie imprese fornitrici di beni o servizi connessi al risanamento ambientale o funzionali alla continuazione dell'attività degli impianti e il cui fatturato derivi esclusivamente o prevalentemente da rapporti commerciali con le imprese che gestiscono gli impianti siderurgici della società ILVA S.p.A. e che non rientrano nell'ambito di applicazione della disciplina vigente in materia di ammortizzatori sociali in costanza di rapporto di lavoro, ovvero abbiano esaurito i limiti di durata nell'utilizzo delle relative prestazioni, di cui al decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148. Con decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, d'intesa con il Ministero del *made in Italy*, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definite le modalità attuative del presente comma, con particolare riferimento alla individuazione delle aziende interessate, del

numero di lavoratori coinvolti nonché delle modalità e delle tempistiche di erogazione dei trattamenti di integrazione salariale. Agli oneri del presente comma, pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2.

2-quinquies.0111. Barzotti, L'Abbate, Donno, Aiello, Appendino, Cappelletti, Carotenuto, Pavanelli, Tucci.

ART. 3.

(Disposizioni in materia di cassa integrazione straordinaria per le imprese strategiche in amministrazione straordinaria)

Al comma 1, dopo il primo periodo aggiungere i seguenti: Il trattamento straordinario di integrazione salariale si applica anche ai fornitori e ai sub-fornitori, compresi quelli con meno di 15 dipendenti, delle imprese che gestiscono uno stabilimento industriale di interesse strategico. Si applicano in ogni caso gli articoli 24 e 25 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148.

3.1. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Laccarra, Fornaro.

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Restano ferme le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 173 della legge 30 dicembre 2023, in materia di integrazione salariale ai fini della formazione professionale per la gestione delle bonifiche, di cui all'articolo 1-bis del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 243.

3.2. Barzotti, L'Abbate, Donno, Aiello, Appendino, Cappelletti, Carotenuto, Pavanelli, Tucci.

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

1-bis. All'articolo 1, comma 173, della legge 30 dicembre 2023, n. 213, al fine di garantire l'integrazione salariale di cui all'articolo 1-bis del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, le parole: « 19 milioni di euro » sono sostituite dalle seguenti: « 25 milioni di euro »;

b) al secondo periodo, le parole: « pari a 19 milioni di euro » sono sostituite dalle seguenti: « 25 milioni di euro ».

1-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 1-bis, pari a 6 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

3.3. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Laccarra, Fornaro.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Per le imprese di cui al comma 1, resta precluso, dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino alla chiusura della procedura di amministrazione straordinaria, l'avvio delle procedure di cui agli articoli 4, 5 e 24 della legge 23 luglio 1991, n. 223 e restano altresì sospese le procedure pendenti. Fino alla medesima data di cui al primo periodo, resta altresì preclusa, per le imprese di cui al comma 1, la facoltà di recedere dal contratto per giustificato motivo oggettivo ai sensi dell'articolo 3 della legge 15 luglio 1966, n. 604 e restano altresì sospese le procedure in corso di cui all'articolo 7 della medesima legge.

3.5. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Laccarra, Fornaro.

Al comma 2, sostituire le parole: addetti alla manutenzione *con le seguenti:* diretti, ovvero di ditte terze, addetti o autorizzati alla manutenzione.

* **3.8.** Evi, Zanella, Mari, Grimaldi.

Al comma 2, sostituire le parole: addetti alla manutenzione *con le seguenti:* diretti, ovvero di ditte terze, addetti o autorizzati alla manutenzione.

* **3.9.** Barzotti, L'Abbate, Donno, Aiello, Appendino, Cappelletti, Carotenuto, Pavanelli, Tucci, Dell'Olio.

Al comma 2, dopo le parole: possono essere interessati *aggiungere le seguenti:* , nel rispetto delle disposizioni e delle procedure di cui agli articoli 24 e 25 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148,.

3.10. Peluffo, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Orlando, Ubaldo Pagano, Stefanazzi, Laccarra, Fornaro.

Dopo il comma 2-ter, aggiungere i seguenti:

2-quater. Al fine di sostenere la competitività del sistema produttivo nazionale, nonché al fine della salvaguardia dei livelli occupazionali nei casi di situazioni di crisi industriali complesse con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, con particolare riferimento al territorio della Regione Siciliana, all'articolo 1-*bis* del decreto-legge 5 gennaio 2023, n. 2, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 marzo 2023, n. 17, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

« 1-*bis.* L'indennità di cui al comma 1 è altresì concessa ai lavoratori che hanno presentato la domanda entro il 31 dicembre 2022. ».

2-quinquies. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2-*quater*, pari a 331.000 euro per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui

all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

3.4. Barzotti, L'Abbate, Donno, Aiello, Appendino, Cappelletti, Carotenuto, Pavanelli, Tucci.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

Art. 3-*bis.*

1. In considerazione della complessità e della gravità della perdurante crisi dello stabilimento siderurgico ex Ilva di Taranto, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è istituito un gruppo di lavoro presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy* per definire un progetto operativo di riconversione dell'area dello stabilimento strategico Ilva e di reimpiego delle maestranze in attività per la transizione ecologica, utilizzando fondi europei e fondi supplementari destinati allo sviluppo e all'acquisto di nuovi armamenti.

3.04. Evi, Zanella, Mari, Bonelli, Grimaldi, Zaratti.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

Art. 3-*bis.*

1. In considerazione della complessità e della gravità della perdurante crisi dello stabilimento siderurgico ex Ilva di Taranto, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è istituito un gruppo di lavoro presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy* per definire un progetto operativo di riconversione dell'area dello stabilimento strategico ILVA e di reimpiego delle maestranze in attività per la transizione ecologica, utilizzando fondi europei e fondi supplementari destinati allo sviluppo.

3.05. Evi, Zanella, Mari, Bonelli, Grimaldi, Zaratti.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

Art. 3-bis.

1. In considerazione della complessità e della gravità della perdurante crisi dello stabilimento siderurgico ex Ilva di Taranto, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è istituito un gruppo di lavoro presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy* per definire un progetto operativo di riconversione dell'area dello stabilimento strategico ILVA e di reimpiego delle maestranze in attività per la transizione ecologica mediante la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi definiti nel catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli, di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 22.

3.01000. Evi, Zanella, Mari, Bonelli, Zaratti.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

Art. 3-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di riqualificazione professionale)

1. Al fine di consentire la conclusione degli interventi di riqualificazione professionale e di assicurare l'erogazione delle indennità per mancato avviamento al lavoro, all'articolo 4, del decreto-legge 29 dicembre 2016 n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: « ottantuno mesi » sono sostituite dalle seguenti: « novantadue mesi »;

b) al comma 7, le parole: « per ciascuno degli anni 2022 e 2023 » sono sostituite dalle seguenti: « per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024 e 2025 »;

c) al comma 8, le parole: « Alla scadenza dei trentasei mesi, » sono soppresse.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo 1, pari a 6.600.000 euro per l'anno 2024 e 1.500.000 euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

3.07. Barzotti, L'Abbate, Donno, Aiello, Appendino, Cappelletti, Carotenuto, Pavanelli, Tucci.

ART. 4.

Sopprimere il comma 1-bis.

4.2. D'Orso, L'Abbate, Donno, Ascari, Cafiero De Raho, Giuliano, Pavanelli, Appendino, Cappelletti.

Dopo il comma 1-bis, aggiungere il seguente:

1-ter. All'articolo 47, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, la lettera *b-ter*) è sostituita dalla seguente:

« *b-ter*) subordinazione del 50 per cento del compenso complessivamente spettante ai sensi della lettera *b*) alla verifica da parte dell'Autorità vigilante del conseguimento degli obiettivi di efficacia, efficienza ed economicità e in particolare per il 10 per cento avendo riguardo a:

1) adempimento, sotto il profilo della tempestività e completezza della trasmissione delle relazioni e comunicazioni obbligatorie;

2) restituzione dell'eventuale importo della garanzia di cui all'articolo 2-bis del decreto-legge 30 gennaio 1979, n. 26, convertito, con modificazioni dalla legge 3 aprile 1979, n. 95; per il 20 per cento all'adozione di iniziative volte al mantenimento dei livelli occupazionali e per il rimanente 20 per cento all'adeguato soddisfacimento del ceto creditorio anche con riferimento ai creditori chirografari, con priorità al pagamento dei debiti nei con-

fronti di soggetti che versano in una situazione di oggettiva difficoltà economica. ».

4.1. D’Orso, L’Abbate, Donno, Ascari, Caffero De Raho, Giuliano, Pavanelli, Appendino, Cappelletti.

ART. 4-bis.

(Misure in materia di amministrazione straordinaria)

Dopo l’articolo 4-bis, aggiungere i seguenti:

Art. 4-bis.1.

(Direzione distrettuale del Lavoro)

1. Al fine di assicurare un intervento celere ed incisivo dell’autorità giudiziaria a tutela della sicurezza sul lavoro, nel capo I del titolo III dell’ordinamento giudiziario, di cui al regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, dopo l’articolo 70 è inserito il seguente:

« Art. 70-bis. — *(Direzione distrettuale del lavoro)* — 1. Per la trattazione dei procedimenti relativi ai reati in materia di igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro, ai reati contro la persona commessi nel luogo di lavoro o in occasione dell’attività lavorativa e ai reati connessi, ancorché di maggiore gravità, nonché al reato previsto dall’articolo 603-bis del codice penale, il procuratore della Repubblica presso il tribunale del capoluogo del distretto costituisce, nell’ambito del suo ufficio, una direzione distrettuale del lavoro designando i magistrati che devono farne parte per la durata non inferiore a due anni. Per la designazione, il procuratore distrettuale tiene conto delle specifiche attitudini e delle esperienze professionali. Della direzione distrettuale non possono fare parte i magistrati ordinari in tirocinio. La composizione e le variazioni della direzione sono comunicate senza ritardo al Consiglio superiore della magistratura.

2. Il procuratore distrettuale o un suo delegato è preposto all’attività della direzione e cura, in particolare, che i magistrati addetti ottemperino all’obbligo di assicurare la completezza e la tempestività della reciproca in-

formazione sull’andamento delle indagini ed eseguano le direttive impartite per il coordinamento delle investigazioni e l’impiego della polizia giudiziaria.

3. Salvi casi eccezionali, il procuratore distrettuale designa per l’esercizio delle funzioni di pubblico ministero, nei procedimenti riguardanti i reati di cui al comma 1, i magistrati addetti alla direzione.

4. Salvo che nell’ipotesi di prima costituzione della direzione distrettuale del lavoro, la designazione dei magistrati avviene sentito il procuratore nazionale del lavoro. Delle eventuali variazioni nella composizione della direzione, il procuratore distrettuale informa preventivamente il procuratore nazionale del lavoro ».

Art. 4-bis.2.

(Procuratore nazionale del lavoro)

1. Dopo l’articolo 76 dell’ordinamento giudiziario, di cui al regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, è aggiunto il seguente:

« Art. 76-bis. — *(Procuratore nazionale del lavoro)* — 1. Nell’ambito della procura generale presso la Corte di cassazione è istituita la Direzione nazionale del lavoro.

2. Alla Direzione è preposto un magistrato che abbia conseguito la settima valutazione di professionalità, scelto, anche in deroga all’ordinario periodo di legittimazione al trasferimento, tra coloro che hanno svolto anche non continuativamente, per un periodo non inferiore a otto anni, funzioni giudicanti o di pubblico ministero, sulla base di specifiche attitudini, capacità organizzative ed esperienze nella trattazione di procedimenti relativi alla normativa in materia di igiene e sicurezza sui luoghi di lavoro e di tutela penale del lavoro.

3. Alla nomina del procuratore nazionale del lavoro si provvede con la procedura prevista dall’articolo 11, terzo comma, della legge 24 marzo 1958, n. 195. L’incarico ha durata di quattro anni e può essere rinnovato una sola volta.

4. Alla Direzione sono addetti, con funzione di sostituti, magistrati con qualifica non inferiore a quella di magistrato che abbia conseguito la quarta valutazione di profes-

sionalità, nominati sulla base di specifiche attitudini ed esperienze nella trattazione di procedimenti in materia di igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro e di tutela penale del lavoro. Alla nomina provvede il Consiglio superiore della magistratura.

5. Per la nomina dei sostituti, l'anzianità nel ruolo può essere valutata solo ove risultino equivalenti i requisiti professionali.

6. Al procuratore nazionale del lavoro sono attribuite le funzioni previste dall'articolo 371-ter del codice di procedura penale ».

Art. 4-bis.3.

(Funzioni del procuratore nazionale del lavoro)

1. Dopo l'articolo 371-bis del codice di procedura penale è inserito il seguente:

« Art. 371-ter. — *(Attività di coordinamento del procuratore nazionale del lavoro)* — 1. Il procuratore nazionale del lavoro esercita le sue funzioni in relazione ai procedimenti per i reati in materia di igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro nonché per i reati contro la persona commessi nel luogo di lavoro o in occasione dell'attività lavorativa e per i reati connessi, ancorché di maggiore gravità. A tale fine si avvale del supporto operativo delle Forze dell'ordine nonché degli strumenti operativi territoriali del Servizio sanitario nazionale, degli ispettorati territoriali del lavoro e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Il procuratore nazionale può inoltre avvalersi, a fini investigativi, degli enti e degli organismi di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, nonché del personale ispettivo dell'Ispettorato nazionale del lavoro, in relazione alle competenze in materia di vigilanza a esso attribuite dalla legislazione vigente, e impartisce direttive intese a regolarne l'impiego a fini investigativi.

2. Il procuratore nazionale del lavoro esercita funzioni di impulso e di coordinamento nei confronti dei procuratori distrettuali del lavoro al fine di rendere effettivo il coordinamento delle attività di indagine, di garantire la funzionalità dell'impiego della polizia giudiziaria nelle sue diverse articolazioni e di assicurare la completezza e tempestività delle investigazioni.

3. Per lo svolgimento delle funzioni attribuitegli dalla legge, il procuratore nazionale del lavoro, in particolare:

a) d'intesa con i procuratori distrettuali interessati, assicura il collegamento investigativo anche per mezzo dei magistrati della Direzione nazionale del lavoro;

b) cura, mediante applicazioni temporanee dei magistrati della Direzione nazionale e delle direzioni distrettuali del lavoro, la necessaria flessibilità e mobilità che soddisfino specifiche e contingenti esigenze investigative o processuali;

c) ai fini del coordinamento investigativo e della repressione dei reati provvede all'acquisizione e all'elaborazione di notizie, informazioni e dati utili al contrasto dello sfruttamento del lavoro;

d) impartisce ai procuratori distrettuali del lavoro specifiche direttive alle quali attersi per prevenire o risolvere contrasti riguardanti le modalità secondo le quali realizzare il coordinamento nell'attività di indagine;

e) riunisce i procuratori distrettuali del lavoro interessati al fine di risolvere i contrasti che, malgrado le direttive specifiche impartite, sono insorti e hanno impedito di promuovere o di rendere effettivo il coordinamento;

f) dispone con decreto motivato, reclamabile al procuratore generale presso la Corte di cassazione, l'avocazione delle indagini preliminari relative a taluno dei reati di cui al comma 1 quando non hanno dato esito le riunioni disposte al fine di promuovere o rendere effettivo il coordinamento e questo non è stato possibile a causa della:

1) perdurante e ingiustificata inerzia nell'attività di indagine;

2) ingiustificata e reiterata violazione dei doveri previsti dall'articolo 371 del codice di procedura penale ai fini del coordinamento delle indagini.

4. Il procuratore nazionale del lavoro provvede all'avocazione di cui alla lettera f) del comma 3 dopo aver assunto sul luogo le necessarie informazioni personalmente o

tramite un magistrato della Direzione nazionale del lavoro all'uopo designato. Salvi casi particolari, il procuratore nazionale del lavoro o il magistrato da lui designato non può delegare per il compimento degli atti di indagine altri uffici del pubblico ministero ».

Art. 4-bis.4.

(Avocazione del procuratore generale presso la Corte d'appello)

1. Dopo il comma 1-bis dell'articolo 372 del codice di procedura penale è aggiunto il seguente:

« 1-ter. Il procuratore generale presso la corte di appello, assunte le necessarie informazioni, dispone altresì con decreto motivato l'avocazione delle indagini preliminari relative ai reati in materia di igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro nonché ai reati contro la persona commessi nel luogo di lavoro o in occasione dell'attività lavorativa e dei reati connessi, ancorché di maggiore gravità, quando, trattandosi di indagini collegate, non risulta effettivo il coordinamento delle indagini e non hanno dato esito le riunioni per il coordinamento disposte o promosse dal procuratore generale anche d'intesa con altri procuratori generali interessati ».

Art. 4-bis.5.

(Attribuzioni del procuratore generale presso la Corte di cassazione)

1. Dopo l'articolo 76-quater dell'ordinamento giudiziario, di cui al regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, introdotto dall'articolo 2 della presente legge, è inserito il seguente:

« Art. 76-quinquies. — *(Attribuzioni del procuratore generale presso la Corte di cassazione in relazione all'attività di coordinamento investigativo per i reati in materia di igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro)* — 1. Il procuratore generale presso la Corte di cassazione esercita la sorveglianza sul procuratore nazionale del lavoro e sulla relativa Direzione nazionale.

2. Nella relazione generale sull'amministrazione della giustizia prevista dall'arti-

colo 86, il procuratore generale comunica l'attività svolta e i risultati conseguiti dal procuratore nazionale del lavoro e dalle Direzioni nazionale e distrettuali del lavoro ».

Art. 4-bis.6.

(Procedimento per l'avocazione)

1. Il comma 6 dell'articolo 70 dell'ordinamento giudiziario, di cui al regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, è sostituito dal seguente:

« 6. Quando il procuratore nazionale antimafia e antiterrorismo, il procuratore nazionale del lavoro o il procuratore generale presso la corte di appello dispone l'avocazione delle indagini preliminari nei casi previsti dalla legge, trasmette copia del relativo decreto motivato al Consiglio superiore della magistratura e ai procuratori della Repubblica interessati ».

Art. 4-bis.7.

(Dotazioni organiche)

1. Il ruolo organico del personale della magistratura è aumentato complessivamente di cento unità. La dotazione organica dell'ufficio della Direzione nazionale del lavoro è determinata con decreto del Ministro della giustizia, previo parere del Consiglio superiore della magistratura. Con uno o più decreti del Ministro della giustizia, previo parere del Consiglio superiore della magistratura, sono incrementate le piante organiche degli uffici delle procure della Repubblica aventi sede nei capoluoghi di distretto di corte di appello.

2. Nell'ambito della procura generale presso la Corte di cassazione è istituito il posto di procuratore nazionale del lavoro con funzioni di magistrato di cassazione.

3. Per fare fronte alle straordinarie e urgenti necessità di provvista del personale amministrativo da assegnare agli uffici delle direzioni distrettuali nonché alla Direzione nazionale del lavoro, in relazione ai maggiori e nuovi compiti connessi alla tutela dell'igiene e della sicurezza nei luoghi di lavoro, il Ministro della giustizia è autorizzato, per ciascuno dei profili professionali occorrenti, a utilizzare gli idonei dei concorsi di pari pro-

filo banditi o espletati non anteriormente ai tre anni precedenti alla data di entrata in vigore della presente legge.

4. L'Ispettorato nazionale del lavoro è autorizzato ad assumere a tempo indeterminato, anche mediante una procedura di corso-concorso pubblico, un contingente di personale ispettivo da adibire alla vigilanza in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro pari a 300 unità per l'anno 2023.

Art. 4-bis.8.

(Copertura finanziaria)

1. Agli oneri derivanti dalla presente legge, valutati in 17.550.000 euro annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 61, comma 23, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.

Art. 4-bis.9.

(Norme transitorie)

1. Le disposizioni di cui agli articoli 2-bis, 2-ter, 2-quater, 2-quinquies, 2-sexies, 2-sep-

ties, 2-octies, 2-novies si applicano ai provvedimenti avviati successivamente alla data della sua entrata in vigore.

2. Il Ministro della giustizia, entro quindici giorni dalla nomina del procuratore nazionale del lavoro e dei sostituti addetti alla Direzione nazionale del lavoro, fissa con proprio decreto la data, non successiva al trentesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto, di entrata in funzione della Direzione nazionale del lavoro.

Art. 4-bis.10.

(Entrata in vigore)

1. Le disposizioni di cui agli articoli 4-bis.1, 4-bis.2, 4-bis.3, 4-bis.4, 4-bis.5, 4-bis.6, 4-bis.7, 4-bis.8, 4-bis.9 entrano in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

4-bis.01. D'Orso, L'Abbate, Donno, Ascari, Cafiero De Raho, Giuliano, Aiello, Barzotti, Carotenuto, Tucci, Pavanelli, Appendino, Cappelletti.

(Inammissibile)

PAGINA BIANCA

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



19ALA0080740