



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO SOMMARIO**

Resoconti

Allegati

n. 509  
Supplemento

**GIUNTE E COMMISSIONI**

Sedute di martedì 23 febbraio 2021

**I N D I C E****Commissioni permanenti**8<sup>a</sup> - Lavori pubblici, comunicazioni:*Plenaria* . . . . . *Pag.* 3

---

*N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Europeisti-MAIE-Centro Democratico: Eu-MAIE-CD; Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-IDEA e CAMBIAMO: Misto-IeC; Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto-+Europa - Azione: Misto-+Eu-Az.*

**LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8<sup>a</sup>)**

Martedì 23 febbraio 2021

**Plenaria****180<sup>a</sup> Seduta**

*Presidenza del Presidente*  
COLTORTI

*La seduta inizia alle ore 15,10.*

*IN SEDE CONSULTIVA*

**(Doc. XXVII, n. 18) Proposta di «Piano nazionale di ripresa e resilienza»**

(Parere alle Commissioni 5<sup>a</sup> e 14<sup>a</sup> riunite. Esame e rinvio)

La relatrice DI GIROLAMO (*M5S*) illustra il provvedimento in esame, approvato dal Consiglio dei ministri lo scorso 12 gennaio, che costituisce la base di discussione per il confronto con il Parlamento ai fini dell'adozione definitiva del Piano, che dovrà essere presentato formalmente a Bruxelles entro il prossimo 30 aprile.

La prima parte del documento offre una visione d'insieme del Piano, dà conto della strategia ad esso sottesa, delle priorità e degli obiettivi, e presenta il quadro complessivo delle risorse attivate.

La seconda parte è invece dedicata all'esposizione del contenuto delle singole missioni e delle linee di intervento in cui si articola il Piano.

In generale, l'azione di rilancio delineata nel documento è guidata da obiettivi e interventi connessi a tre assi strategici condivisi a livello europeo, verso i quali i singoli Paesi sono chiamati ad indirizzare le misure adottate e che costituiranno un riferimento per la valutazione dei piani nazionali: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale.

Il Piano si articola nelle seguenti sei missioni: digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura; rivoluzione verde e transizione ecologica; infrastrutture per una mobilità sostenibile; istruzione e ricerca; inclusione e coesione; salute.

Le missioni, nel loro insieme, mirano anche a tre grandi obiettivi «orizzontali», secondo un approccio integrato: la parità di genere; l'accrecimento delle competenze, della capacità e delle prospettive occupazionali dei giovani; il riequilibrio territoriale e la coesione sociale, con particolare attenzione al Mezzogiorno.

Complessivamente, le missioni raggruppano 16 componenti, funzionali a realizzare gli obiettivi economico-sociali definiti nella strategia del Governo, che a loro volta si articolano in 47 linee di intervento, riferite ai progetti da realizzare.

Come accennato, il documento dà conto nel dettaglio delle risorse disponibili per la realizzazione del Piano, anche in relazione alla loro integrazione con i fondi europei e nazionali per la coesione e alla coerenza con il Quadro finanziario pluriennale europeo 2021-2027 e con la programmazione economico-finanziaria nazionale.

Le risorse complessivamente allocate nelle sei missioni sono pari a circa 210 miliardi di euro. Di questi, 145,2 miliardi finanziano «nuovi progetti» mentre i restanti 65,7 miliardi sono destinati a «progetti in essere» che riceveranno, grazie alla loro collocazione all'interno del Piano, una significativa accelerazione dei profili temporali di realizzazione e quindi di spesa. A tali risorse si aggiungono ulteriori 13 miliardi del programma React-EU.

Il documento evidenzia la scelta di massimizzare le risorse destinate agli investimenti pubblici, la cui quota supera il 70 per cento delle risorse, mentre agli incentivi per investimenti privati ne è destinato circa il 21 per cento.

Per quanto riguarda le singole missioni, analiticamente descritte nella seconda parte del documento, alla missione 1 – relativa alla digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura – sono destinati 46,30 miliardi.

La missione si articola nelle tre componenti relative alla digitalizzazione, innovazione e sicurezza della pubblica amministrazione (11,75 miliardi), alla digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo (26,55 miliardi) e al settore del turismo e della cultura 4.0 (8 miliardi).

Per quanto riguarda gli aspetti di maggior interesse per la 8<sup>a</sup> Commissione, nell'ambito della linea di intervento relativa alla digitalizzazione della pubblica amministrazione 1,25 miliardi sono destinati ad investimenti per infrastrutture digitali e *cyber security*, finalizzati a creare e rafforzare le infrastrutture legate alla protezione cibernetica del Paese, nonché a sviluppare un'infrastruttura *cloud* ad alta affidabilità localizzata sul territorio nazionale per la razionalizzazione e il consolidamento dei *data center* delle pubbliche amministrazioni, al fine di superare l'attuale frammentarietà degli *asset* infrastrutturali, mettere in sicurezza i CED e i dati di interesse strategico e consentire a tutte le pubbliche amministrazioni di evolvere verso l'erogazione in sicurezza dei servizi digitali. Un ulteriore stanziamento di 1,1 miliardi è destinato alla interoperabilità delle banche dati e alla digitalizzazione degli archivi e dei processi operativi.

Nell'ambito della componente relativa alla digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo, uno stanziamento di 4,2 miliardi è destinato alla linea di intervento «Banda larga, 5G e monitoraggio satellitare», recante interventi per la riduzione del divario digitale, favorendo il raggiungimento degli obiettivi europei della *Gigabit society*. Tra le principali linee di azione vi sono: il completamento del progetto Banda ultra larga, con iniziative per il collegamento delle connessioni ultraveloci all'utente finale, e la sua estensione nelle aree grigie; la copertura in fibra ottica di realtà pubbliche ritenute prioritarie, quali le scuole, le sedi della sanità, i parchi naturali, i musei e i siti archeologici; gli interventi per la distribuzione della fibra per il 5G lungo le vie di comunicazione *extra*-urbane e per la diffusione delle reti 5G negli impianti sportivi pubblici; gli interventi per la promozione dei servizi 5G e la sicurezza di tale tecnologia. Ulteriori iniziative riguardano il monitoraggio satellitare e l'attuazione di taluni progetti dell'Agenzia spaziale italiana.

Nell'ambito della missione 2 – relativa alla rivoluzione verde e alla transizione ecologica – che, con uno stanziamento complessivo di 69,80 miliardi, assorbe la parte più cospicua dei finanziamenti del Piano, la componente che riveste maggior interesse per la 8<sup>a</sup> Commissione è quella relativa agli interventi volti ad incrementare la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili, a promuovere l'uso dell'idrogeno e a rendere il trasporto locale più sostenibile, anche attraverso il potenziamento dei sistemi di trasporto rapido di massa e delle ciclovie, oltre che mediante il rinnovo del parco circolante di mezzi di trasporto pubblico locale e di veicoli privati.

Le risorse destinate a tale componente ammontano complessivamente a 18,22 miliardi. Di questi, 7,55 miliardi sono destinati agli interventi per la mobilità sostenibile che, oltre alla realizzazione del Piano nazionale ciclovie, comprendono iniziative integrate per la mobilità sostenibile nei comuni e nelle aree urbane con maggiori problemi di inquinamento; investimenti per favorire la diffusione di mezzi a basso impatto ambientale nei vari settori del trasporto, sia stradale che marittimo e ferroviario, attraverso misure per il rinnovo degli autobus utilizzati nel trasporto pubblico locale, della flotta navale e dei treni regionali, nonché attraverso interventi per il potenziamento della rete per il trasporto rapido di massa e per la digitalizzazione del trasporto pubblico locale.

Sempre nell'ambito della missione 2, 29,55 miliardi sono destinati ai programmi per l'efficienza energetica e la riqualificazione degli edifici nei settori sia dell'edilizia pubblica – con interventi per le scuole, per gli edifici giudiziari e per il patrimonio di edilizia residenziale pubblica – sia dell'edilizia privata, con la previsione del superbonus al 110 per cento per gli interventi di efficientamento energetico e di messa in sicurezza degli edifici.

Nell'ambito della componente «Tutela e valorizzazione del territorio e della risorsa idrica», è previsto infine uno stanziamento di 2,36 miliardi a favore delle infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento: cento interventi su tutto il territorio nazionale, riguardanti

la manutenzione straordinaria, finalizzati alla sicurezza statica e sismica, potenziamento o completamento di infrastrutture idriche di derivazione, invasi artificiali, dighe e condotte di adduzione primaria e alla riduzione delle perdite idriche nei sistemi di adduzione.

La missione 3 presenta risorse per 31,98 miliardi, complessivamente finalizzati alla realizzazione di un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile, con l'esecuzione e il completamento delle opere che fanno parte di progetti infrastrutturali europei o che vanno a colmare lacune che hanno penalizzato lo sviluppo economico del Paese, e in particolare del Mezzogiorno e delle isole. Ulteriori obiettivi sono la messa in sicurezza di strade, ponti e viadotti e lo sviluppo dell'intermodalità e della logistica integrata, anche nell'ottica di impulso alla creazione di un sistema portuale competitivo.

In particolare, alla realizzazione degli interventi per la rete ferroviaria e per la manutenzione della rete stradale sono destinati complessivamente 28,3 miliardi, da utilizzare, per 11,20 miliardi, per il finanziamento di progetti in essere e, per 17,10 miliardi, per progetti nuovi.

Per quanto riguarda il settore ferroviario, sono previsti investimenti per la velocizzazione delle principali linee passeggeri e per l'incremento della capacità dei trasporti ferroviari per merci, lungo gli assi prioritari del Paese Nord-Sud ed Est-Ovest, nonché per favorire la connettività del territorio e il passaggio del traffico da gomma a ferro sulle lunghe percorrenze.

In particolare, nel Nord del Paese si potenzieranno le tratte ferroviarie Milano-Venezia, Verona-Brennero e Liguria-Alpi, con un miglioramento dei collegamenti delle aree a nord delle Alpi con i porti di Genova e Trieste per servire i traffici oceanici.

Nel Centro si rafforzeranno i due assi Est-Ovest (Roma-Pescara e Orte-Falconara), con una riduzione dei tempi di percorrenza e un aumento delle capacità di trasporto; verrà potenziata la velocizzazione della linea tirrenica e adriatica da nord a sud, secondo il principio «più elettronica e meno cemento».

Si prevede poi l'estensione dell'Alta Velocità al Sud, con la conclusione della direttrice Napoli-Bari, l'avanzamento ulteriore della Palermo-Catania-Messina e i primi lotti funzionali delle direttrici Salerno-Reggio Calabria e Taranto-Potenza-Battipaglia. Sempre in riferimento al Sud, una particolare attenzione verrà posta sulle linee regionali, con interventi di *upgrading*, elettrificazione e resilienza, nonché con la previsione di un Piano per le stazioni.

Per quanto riguarda la manutenzione della rete stradale, è prevista la realizzazione di opere immediatamente cantierabili, con interventi straordinari per la messa in sicurezza e con l'inserimento di sistemi di sensoristica avanzata e di gestione digitale delle informazioni per il monitoraggio sullo stato delle opere, che consentano una maggiore sicurezza delle infrastrutture stradali a fronte dei rischi sismici, di dissesto e di incidentalità.

Alla componente della missione relativa agli interventi per l'intermodalità e la logistica integrata sono destinate risorse per 3,68 miliardi. Gli

investimenti riguardano il settore marittimo e, complessivamente, sono finalizzati a migliorare la capacità competitiva dei porti italiani, mediante interventi che: garantiscano – con la realizzazione del cosiddetto «ultimo miglio» – la rapidità dei collegamenti tra le linee ferroviarie e le infrastrutture portuali; migliorino l'accessibilità dei porti, con particolare riferimento a quelli collegati alle grandi linee di comunicazione europea; consentano una razionalizzazione, in chiave digitale, di tutta la catena logistica, ad inclusione degli aeroporti.

Gli interventi consentiranno agli scali italiani che – come Genova e Trieste – rappresentano nodi strategici per l'Italia e per l'Europa nei traffici con l'Oriente il pieno adeguamento alle mutate condizioni dei traffici internazionali, che impongono l'utilizzo di flotte marittime di dimensioni sempre più grandi; per quanto riguarda i porti del Sud, la valorizzazione consentirà un ruolo più rilevante nei traffici intra-mediterranei e potrà essere utilizzata, soprattutto per quanto riguarda i porti minori, anche come elemento di attrattività turistica per la navigazione da diporto.

Ulteriore obiettivo degli interventi che si intende realizzare è quello della sostenibilità ambientale del sistema portuale, da perseguire mediante la riduzione delle emissioni legate alla movimentazione delle merci e lo sviluppo dei progetti per l'elettrificazione delle banchine.

Per dare impulso alla movimentazione delle merci ed eliminare i rallentamenti dovuti alla presenza di eventuali colli di bottiglia, si prevede infine la diffusione della digitalizzazione dei sistemi logistici, anche con riferimento ai collegamenti tra porti marittimi e aeroporti.

Con riferimento sia alle infrastrutture ferroviarie e stradali che all'intermodalità, il Piano indica le riforme con le quali accompagnare gli interventi previsti.

Rientrano, tra l'altro, nel primo gruppo l'accelerazione dell'*iter* per l'approvazione dei contratti di programma con RFI e la semplificazione delle procedure per l'inserimento delle opere previste nel Piano nel contratto di programma vigente; l'attuazione del sistema di monitoraggio dinamico delle strade, già previsto dalla normativa vigente; l'applicazione delle procedure semplificate in materia di autorizzazioni introdotte dal decreto-legge «semplificazioni».

Per quanto riguarda il settore logistico e portuale, si pensa di procedere ad una semplificazione dei procedimenti per l'aggiornamento degli strumenti di pianificazione portuale; di dare attuazione alla legge n. 84 del 1994 con l'adozione del regolamento sulle concessioni portuali; di implementare la digitalizzazione delle procedure portuali, anche con riferimento alle attività di controllo doganale; di semplificare le procedure per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto di energia per le navi nella fase di ormeggio.

Per quanto riguarda la ripartizione delle risorse tra le ulteriori tre missioni del Piano, 28,49 miliardi sono destinati alla missione relativa all'istruzione e alla ricerca, nel cui ambito è prevista, tra l'altro, la creazione di sette centri di ricerca attivi in altrettanti domini tecnologici di frontiera, tra cui il Centro nazionale per l'intelligenza artificiale; alla missione che

comprende le azioni per l'inclusione e la coesione sono destinati 27,62 miliardi; alla missione per la salute sono infine destinati 19,72 miliardi.

Il PRESIDENTE ricorda che nella mattinata di oggi ha avuto inizio un articolato ciclo di audizioni, che proseguirà al termine della seduta. Le Commissioni riunite 5<sup>a</sup> e 14<sup>a</sup>, che esaminano il provvedimento in sede primaria, hanno infatti ricevuto un numero estremamente elevato di richieste di audizioni e hanno dunque demandato quelle più settoriali alle Commissioni competenti per materia. L'esame proseguirà dunque in altra seduta.

La relatrice DI GIROLAMO (*M5S*) chiede se vi siano margini per integrare ulteriormente l'elenco delle audizioni che verranno svolte dalla 8<sup>a</sup> Commissione.

Il PRESIDENTE conferma che se i Gruppi intendono indicare ulteriori soggetti lo potranno fare, ma invita tutti a procedere tempestivamente e applicando un criterio di ragionevolezza, in quanto le audizioni in programma sono già numerose e il tempo a disposizione è comunque limitato.

La senatrice PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*) domanda se sia possibile richiedere l'audizione dei Ministri responsabili per le materie di competenza della Commissione.

Il PRESIDENTE segnala che le audizioni dei Ministri rientrano tra quelle che si svolgeranno presso le Commissioni riunite 5<sup>a</sup> e 14<sup>a</sup>, ma che i membri della 8<sup>a</sup> Commissione che siano interessati a partecipare potranno senz'altro farlo. Coglie l'occasione per ricordare che, come da prassi, i Ministri in questione verranno invitati appena possibile a rendere le usuali comunicazioni sulle linee programmatiche.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) auspica che l'esame del Piano nazionale di ripresa e resilienza fornisca l'occasione per un confronto approfondito che coinvolga anche l'opposizione, segnalando di aver letto un'interrogazione presentata dal senatore Urso, ricca di spunti interessanti sulle infrastrutture delle telecomunicazioni.

Il seguito dell'esame è rinviato.

#### *IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO*

##### **Schema di piano industriale della società Italia Trasporto Aereo Spa (n. 237)**

(Parere ai sensi dell'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con osservazioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta pomeridiana del 12 gennaio.



Il PRESIDENTE dichiara aperta la discussione generale.

Non essendovi richieste di intervento in discussione generale, il PRESIDENTE cede la parola alla relatrice LUPO (*M5S*), che illustra uno schema di parere favorevole con osservazioni, *pubblicato in allegato*, predisposto alla luce di quanto emerso dall'attività istruttoria condotta dalla Commissione e in esito ad un ampio confronto informale che ha coinvolto tutte le forze politiche, evidenziando che, accanto alle osservazioni aventi ad oggetto il piano industriale della società Italia Trasporto Aereo S.p.A., sono inserite alcune osservazioni di carattere più generale che vengono sottoposte all'attenzione del Governo.

Il senatore D'ARIENZO (*PD*) ringrazia la relatrice per il paziente lavoro di mediazione, che tiene conto delle posizioni espresse da tutte le forze politiche. Ritenendo che ci troviamo in un momento dirimente per il trasporto aereo, auspica che il parere favorevole sul piano industriale – con una serie di osservazioni che si spera possano trovare accoglimento – apra una prospettiva positiva per il futuro della nuova società. Auspica inoltre che possano presto trovare soluzione i problemi del passato. I senatori del Partito democratico voteranno a favore dello schema di parere proposto dalla relatrice, nella convinzione che il raggiungimento di un'ampia condivisione costituisca il migliore contributo che si possa dare al rilancio del trasporto aereo.

Il senatore PAROLI (*FIBP-UDC*), nel ringraziare la relatrice per il lavoro svolto e per la disponibilità dimostrata nei confronti di tutte le forze politiche, dichiara il voto favorevole del suo Gruppo, auspicando che un momento pur così complicato per il trasporto aereo come quello attuale possa comunque offrire opportunità per una ripartenza e per il rilancio di servizi di qualità, a partire dal lungo raggio. Era difficile trovare un punto di equilibrio fra la tutela dell'investimento dello Stato e le esigenze di una società che deve operare su un mercato competitivo e regolamentato, ma la relatrice è riuscita egregiamente nell'opera. Esprime quindi l'auspicio che questo sia l'inizio di una fase positiva.

Il senatore RUSPANDINI (*FdI*) ringrazia la relatrice per la correttezza dimostrata, la pazienza e il senso istituzionale, ma afferma che, nel merito, le divergenze rimangono troppo numerose e pertanto il suo Gruppo esprimerà un voto contrario su un documento che non lascia trasparire le intenzioni del nuovo Governo.

Il senatore DE FALCO (*Eu-MAIE-CD*) rimette al Presidente e ai colleghi la valutazione sull'opportunità di sospendere il voto sullo schema di parere per dare al nuovo Governo il tempo di prendere atto del *dossier* e procedere di conseguenza.

La senatrice PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*) ringrazia la relatrice Lupo per avere tempestivamente coinvolto nella predisposizione dello schema di parere anche le forze politiche che si trovavano all'opposizione del precedente Governo e che sostengono invece l'attuale. Ricorda che ci sono tanti lavoratori e tante famiglie in attesa di risposte adeguate ed è dunque fondamentale un'azione rapida in tal senso. Nel dichiarare il voto favorevole del suo Gruppo, augura che la società ITA possa raggiungere tutti gli obiettivi che si prefigge.

La senatrice VONO (*IV-PSI*) ringrazia la relatrice Lupo per il lavoro svolto e le chiede di valutare la possibilità di apportare modificazioni a tre delle osservazioni contenute nello schema. In primo luogo, ritiene che nell'osservazione relativa al dimensionamento della flotta dovrebbero essere eliminate le parole «nel caso di ripresa del settore del trasporto aereo», che le appaiono limitative. Ritiene altresì limitativo il riferimento contenuto in un'altra osservazione ai Paesi dell'est del mondo, che potrebbe a suo avviso essere eliminato. Ritiene infine che nell'ultima osservazione – che in relazione al tema dell'intermodalità si limita a citare collegamenti con gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Linate e Malpensa – dovrebbe essere inserito anche il riferimento ad un aeroporto internazionale del Sud, per segnalare pari attenzione verso tutte le zone del Paese.

Il senatore BERUTTI (*Misto-IeC*) ringrazia la relatrice per il lavoro svolto e annuncia il suo voto favorevole. Sottolinea l'esigenza di approfondire in tempi rapidi la questione dell'aeroporto di Malpensa, che è estremamente complicata e merita un'attenzione particolare.

La relatrice LUPO (*M5S*) ringrazia i colleghi e chiarisce i motivi per i quali ritiene di non poter accogliere due delle proposte di riformulazione avanzate dalla senatrice Vono. La formulazione della prima osservazione citata è stata attentamente valutata e ha una funzione di garanzia. Per quanto riguarda gli aeroporti, osserva che ci saranno sedi più adeguate di questa per compiere le valutazioni del caso e il riferimento a tre aeroporti che hanno caratteristiche ben precise non deve essere letto come una mancanza di attenzione nei confronti degli altri. In merito al rilievo volto a eliminare il riferimento ai Paesi dell'est del mondo afferma di non avere personalmente difficoltà ad accoglierla, ma derivando da una espressa richiesta di uno dei Gruppi ritiene corretto rimettersi alla indicazione di chi ha proposto tale formulazione.

In merito al suggerimento del senatore De Falco di valutare l'opportunità di rinviare la votazione del parere, osserva che il parere in questione costituisce l'espressione di una prerogativa strettamente parlamentare che la Commissione, a suo avviso, ha il diritto e il dovere di esercitare, a maggior ragione in considerazione del fatto che esso contiene osservazioni e non impegni vincolanti, che il documento è stato trasmesso alle Camere da più di due mesi e che il termine per l'espressione del parere è tra-

scorso. Ritiene dunque fondamentale esprimersi già nella seduta odierna e si dice assolutamente contraria a ogni ipotesi di rinvio.

Il senatore DE FALCO (*Eu-MAIE-CD*) chiarisce di avere intenzionalmente evitato di impiegare il termine proposta, non volendo formulare una proposta formale di rinvio della votazione ma esprimere un semplice auspicio, in considerazione del fatto che nel frattempo si è insediato un nuovo Governo e che sarebbe quindi ragionevole dare tempo a quest'ultimo di approfondire il *dossier*. Tanto più che c'è ancora del tempo prima che ITA inizi ad operare.

Il senatore D'ARIENZO (*PD*) ritiene del tutto soddisfacente la risposta fornita dalla relatrice Lupo in merito alla tempistica della conclusione dell'esame dell'atto. Alle Camere è stato chiesto di esprimere il proprio parere sul piano industriale della società ITA, il Governo potrà poi prendere le proprie decisioni, ma appare del tutto improbabile che queste possano porsi in contrasto con la decisione della Commissione di procedere.

Per quanto riguarda la richiesta di eliminazione del riferimento ai Paesi dell'est del mondo avanzata dalla senatrice Vono, afferma che la formulazione dell'osservazione in questione è stata avanzata dal suo Gruppo, che si oppone alla modifica proposta e insiste perché sia posto in votazione il testo proposto dalla relatrice.

Il senatore PAROLI (*FIBP-UDC*) ritiene che vi siano molteplici motivi per procedere senz'altro alla votazione del parere. In primo luogo, l'autonomia del Parlamento e della Commissione, che possono e devono esprimere un proprio pensiero autonomo sul piano industriale, trattandosi di un atto squisitamente parlamentare. C'è poi un fattore tempo, perché tutta l'operazione deve chiudersi rapidamente. E vi è infine l'esigenza che la Commissione dia un segnale di attenzione rispetto a temi così importanti. Per tali motivi, valterebbe in modo molto negativo un eventuale rinvio.

Il senatore RUSPANDINI (*FdI*) manifesta sorpresa per la grande apertura di credito emersa nel corso del dibattito verso una operazione che ha trovato origine sotto un precedente Governo anche da parte di colleghi che non sostenevano il Governo in questione.

Il PRESIDENTE, alla luce di quanto emerso dal dibattito, rileva che non vi siano motivi per rinviare la conclusione dell'esame. Non essendovi ulteriori richieste di intervento, verificata la presenza del prescritto numero legale, pone dunque in votazione lo schema di parere favorevole con osservazioni della Relatrice, che risulta approvato.

*La seduta termina alle ore 16,05.*

## **PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 237**

L'8<sup>a</sup> Commissione Lavori pubblici, comunicazioni, esaminato lo schema di Piano industriale della società Italia Trasporto Aereo S.p.A. (n. 237),

premessi che:

con l'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020, come modificato dall'articolo 202 del decreto legge n. 34 del 2020 e dall'articolo 87 del decreto legge n. 104 del 2020, è stata autorizzata la costituzione di una nuova società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta, per l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci;

il decreto-legge n. 34 del 2020 consente alla società di costituire una o più società controllate o partecipate per la gestione dei singoli rami di attività e per lo sviluppo di sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri e la autorizza ad acquistare e prendere in affitto, anche a trattativa diretta, rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria. Ai fini della capitalizzazione della nuova società, il Ministero dell'economia e delle finanze è stato autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società con un apporto complessivo di 3.000 milioni di euro;

il decreto-legge n. 104 del 2020, novellando il predetto articolo 79, ha fissato per legge il capitale sociale iniziale della società a 20 milioni di euro e ha previsto che il consiglio di amministrazione della società rediga ed approvi, entro trenta giorni dalla costituzione, un piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta, che includa strategie strutturali di prodotto, precisando che lo stesso piano industriale sia trasmesso alla Commissione europea per le valutazioni di competenza. La società procede all'integrazione o alla modifica del piano industriale, tenendo conto della decisione della Commissione europea;

il citato piano industriale è inoltre trasmesso alle Camere per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia. Le Commissioni parlamentari competenti esprimono parere motivato nel termine perentorio di trenta giorni dalla data di assegnazione, decorso il quale, come precisato dal decreto-legge n. 104 del 2020, si prescinde dallo stesso;

preso atto che:

il 30 giugno 2020 è stata annunciata la designazione del nuovo Presidente (Francesco Caio) e del nuovo Amministratore delegato (Fabio Lazzerini) della nuova compagnia;

il decreto ministeriale di costituzione della nuova società (denominata Italia Trasporto Aereo Spa) è stato firmato il 9 ottobre 2020, ed è stato registrato alla Corte dei conti il 30 ottobre 2020;

il 16 novembre 2020 la società Italia trasporto aereo S.p.a è stata iscritta al registro delle imprese presso la Camera di commercio industria, artigianato e agricoltura di Roma, mentre il 20 novembre si è tenuta la riunione del Cda e dell'assemblea nel corso della quale sono state formalizzate le deleghe in capo al Presidente del CdA, ing. Francesco Caio, e all'amministratore delegato e direttore generale, dott. Fabio Lazzerini;

in data 18 dicembre 2020 il Consiglio di amministrazione ha approvato lo schema di piano industriale 2021-2025, trasmesso alle Camere ai sensi del predetto articolo 87 del decreto-legge n. 104 del 2020;

considerato che:

il decreto-legge n. 34 del 2020 non mette in relazione la costituzione della nuova società con le vicende dell'amministrazione straordinaria di Alitalia, prevedendo esclusivamente la possibilità della nuova società di acquisire rami d'azienda di società in amministrazione straordinaria e di subentrare a tali società nell'attuazione di contratti di servizio pubblico in materia di continuità territoriale, senza alcun esplicito riferimento alla società Alitalia;

la crisi finanziaria della compagnia Alitalia S.p.A. ha reso necessari diversi interventi normativi conseguenti all'ammissione della società alla procedura di amministrazione straordinaria, avvenuta il 2 maggio 2017: dalla nomina, con il decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 dicembre 2019, di un nuovo commissario straordinario in sostituzione della precedente terna di commissari straordinari; alla concessione di un finanziamento semestrale di 400 milioni di euro, ai sensi del decreto legge 2 dicembre 2019, n. 137, convertito dalla legge 30 gennaio 2020, n. 2, che ha altresì delineato una nuova procedura per pervenire al trasferimento dei complessi aziendali di Alitalia e delle altre società del gruppo, attraverso una integrazione al programma della procedura di amministrazione straordinaria, con un piano contenente le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali, nonché previsto che l'organo commissariale espletasse le procedure di cessione entro il 31 maggio 2020; alla proroga al 31 dicembre 2020 del termine di restituzione di questo ultimo prestito disposta dal decreto-legge n. 76 del 2020;

nel corso dell'audizione del 7 ottobre 2020, il commissario straordinario, avv. Giuseppe Leogrande, ha fornito i dati relativi alla gestione di Alitalia nei mesi dell'emergenza sanitaria da Covid-19, che ha inciso profondamente sugli equilibri economici della compagnia. I dati mostrano

una drastica riduzione dei collegamenti effettuati, dei passeggeri e, conseguentemente, dei ricavi. Alla data dell'audizione, la società disponeva di una liquidità pari a 260 milioni di euro al 30 di settembre (al lordo del contributo di 199 milioni di euro riconosciuto come compensazione per i danni derivanti dall'emergenza Covid-19 alla società per il periodo compreso tra il 1° marzo e il 15 giugno 2020); un'ulteriore istanza di contributo è stata presentata per il periodo successivo al 15 giugno;

nel corso dell'audizione, tenutasi presso le Commissioni riunite Affari costituzionali e Bilancio della Camera dei deputati nell'ambito dell'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 183 del 2020 (A.C. 2845 – c.d. «decreto milleproroghe»), il Commissario straordinario di Alitalia ha presentato i risultati di un'analisi sull'andamento dell'EBIT registrato dai principali vettori europei nei primi tre trimestri 2019 e 2020 e ha mostrato che, esaminando il dato riferito alla variazione tra terzo trimestre 2019 e stesso periodo 2020, si conferma che l'impatto della pandemia COVID sull'andamento dell'EBIT di Alitalia è stato meno penalizzante rispetto ad altri vettori europei competitor; anche in questo periodo più breve solo Brussels Airlines è arretrata meno di Alitalia. Tali dati confermano dunque la resilienza di Alitalia alla crisi dovuta al COVID rispetto alle altre compagnie concorrenti europee;

rilevato che:

nel corso dell'audizione svoltasi presso la IX Commissione della Camera dei deputati il 23 giugno 2020, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha segnalato come la discontinuità tra la *newco* e Alitalia è elemento chiave della nuova compagnia, in ossequio a quanto previsto dalla disciplina europea. Il Ministro ha altresì delineato alcune linee guida condivise con gli altri Ministri coinvolti (Economia e finanze; Sviluppo economico) per cui, con riguardo alla flotta, risulta necessario un nuovo investimento in aeromobili soprattutto sul lungo raggio, una progressiva omogeneizzazione delle tipologie di aeromobili, e uno svecchiamento della flotta stessa (che potrà comportare una riduzione dei costi di carburante e manutenzione); sempre con riguardo alla flotta, è stata rilevata la necessità di procedere ad un riequilibrio degli aeromobili tra quelli in proprietà ed in *leasing* (tenuto conto che al momento gran parte degli aeromobili di Alitalia sono in *leasing*). È stata altresì prospettata una revisione del *network* anche attraverso l'acquisizione di nuove rotte internazionali di lungo raggio. Con riferimento alle alleanze, è stato prospettato che la nuova compagnia potrà assumere le valutazioni più opportune rispetto a possibili future sinergie industriali, operando in autonomia sul mercato. Risultano confermate la centralità dell'*hub* di Roma-Fiumicino, cui accompagnare comunque uno sviluppo di Milano-Malpensa specialmente sul lungo raggio;

con riferimento alle linee guida predette, occorre evidenziare che il dimensionamento della flotta proposta nello schema di piano risulta insufficiente per garantire un livello minimo di presidio dei mercati, sebbene si ritenga opportuno, in linea generale, valutare ogni scenario in un contesto

ancora incerto, in cui resta oggettivamente difficile prevedere con precisione l'evoluzione della domanda e il conseguente ritorno degli investimenti. In particolare, si osserva che le previsioni per il biennio 2022/2023 (aumento della flotta +85%, e dei lavoratori +58%), siano particolarmente impegnative a fronte dello scenario pandemico conosciuto e difficilmente risolvibile entro l'annualità in corso. A tale riguardo, dunque, appare necessario predisporre una previsione, anche di massima, intermedia o comunque alternativa a quella prospettata, ancorata con gradualità e prudenza a contesti di eventuale perdurante diffusione della pandemia e/o soluzione dilatata nel tempo;

occorre che lo schema di piano definisca meglio i presidi relativi all'aeroporto di Milano Malpensa anche in relazione alle alleanze e ai collegamenti internazionali passeggeri e meglio articoli l'investimento sull'area Cargo, settore fondamentale ed estremamente redditizio che ha nel tempo costantemente accresciuto i volumi di trasporto ed i margini di utile;

considerato inoltre che:

in vista dei futuri investimenti focalizzati su rotte profittevoli, normalmente caratterizzate da una forte competitività, appaiono necessari l'individuazione di vettori qualitativamente adeguati, la fornitura di servizi innovativi, un adeguato *marketing*, un elevato *standard* di sicurezza e investimenti per il miglioramento dei processi operazionali, a partire dal potenziamento e dalla semplificazione del servizio di prenotazione (digitalizzazione procedure, app, fatturazione elettronica, ecc.);

la compagnia ITA SpA si pone l'obiettivo di diventare la prima scelta sulle destinazioni internazionali da e per Fiumicino e di essere la compagnia di riferimento per il traffico *business* e *leisure* da e per Milano Linate, ne consegue che per favorire gli scali interessati e, quindi, il conseguente sviluppo e crescita di ITA SpA, occorrono ulteriori interventi per incrementare la qualità dei siti aeroportuali interessati;

a tale ultimo riguardo, considerato che lo sviluppo della compagnia è fortemente legato anche alla presenza delle infrastrutture per l'agevole frequentazione degli scali aerei individuati come *hub*, appare necessario favorire l'intermodalità ed in particolare collegare l'alta velocità ferroviaria agli aeroporti internazionali di Roma Fiumicino, Milano Linate e Malpensa;

valutata in fine positivamente la previsione di mantenere *handling* e manutenzione all'interno del perimetro della nuova società, nonché la scelta di concentrare le attività e il traffico di lungo raggio e di feederaggio sull'*hub* di Roma-Fiumicino e di utilizzare a pieno l'aeroporto di Milano Linate per il mercato e il traffico *point-to-point*,

esprime parere favorevole, con le seguenti osservazioni:

si raccomanda di raggiungere l'equilibrio più avanzato possibile tra la strategia relativa all'assetto organizzativo e di funzionamento delineati dallo schema di piano e le esigenze dell'amministrazione straordinaria;

si raccomanda di esplicitare più compiutamente le strategie di alleanze internazionali al fine di maggiormente indentificare i mercati di riferimento e delineare i relativi piani di investimento;

si valuti l'opportunità di meglio approfondire l'analisi delle stime di costi e ricavi indicate dal piano;

si valuti l'esigenza di indicare più dettagliatamente i risparmi derivanti dai processi di digitalizzazione;

si raccomanda di incrementare il dimensionamento iniziale della flotta proposta dallo schema di piano, gestendone i costi in coerenza con le opportunità del mercato, al fine di garantirne la massima operatività nel caso di ripresa del settore del trasporto aereo e di ridurre al minimo le criticità connesse ai tempi di progressiva introduzione in flotta di nuovi aeromobili;

si valuti l'opportunità di predisporre una previsione, anche di massima, intermedia, ancorata con gradualità e prudenza a contesti di eventuale perdurante diffusione della pandemia e/o soluzione dilatata nel tempo;

si valuti l'implementazione di nuove rotte a servizio di collegamenti nell'area ampia del Mediterraneo, storicamente di influenza per il nostro Paese;

si valuti di dedicare una specifica parte del piano industriale allo sviluppo del settore cargo, sfruttando i potenziali *hub* logistici presenti sul territorio nazionale (come l'aeroporto di Milano-Malpensa) e ritagliandosi una quota nel medesimo mercato al momento appannaggio esclusivo di vettori stranieri;

si valuti la prospettiva di possibili alleanze differenziate mirate ad ampliare il raggio di azione di ITA SpA verso obiettivi ulteriori rispetto a quelli indicati nel piano industriale ed in particolare verso Paesi dell'est del mondo;

si valuti di meglio specificare le iniziative in grado di accrescere l'autonomia e di allargare la sfera di influenza della nuova compagnia verso ulteriori approdi;

sia istituito un tavolo di confronto permanente con le Organizzazioni sindacali al fine di favorire il confronto e le soluzioni compatibili con gli scenari individuati dal piano industriale.

valuti inoltre il Governo:

di garantire a tutti i dipendenti di Alitalia S.p.A. e delle altre società del gruppo in amministrazione straordinaria, di poter svolgere le attività di addestramento e aggiornamento dei brevetti aeronautici presso il Centro di Addestramento della compagnia, e di adoperarsi al fine di garantire il mantenimento delle licenze, certificazioni, titoli professionali ai lavoratori del trasporto aereo di ogni qualifica e mansione;

di prevedere adeguate forme di accompagnamento agevolato alla pensione per i lavoratori contestualmente a misure contributive adeguate ai fini pensionistici;



al fine di coordinare la fase di transizione tra la gestione in amministrazione straordinaria e la nascita di Italia Trasporto Aereo S.p.a, di prevedere l'istituzione di una cabina di regia che veda la partecipazione dei Ministeri competenti, l'amministrazione straordinaria, Italia Trasporto Aereo S.p.a ed Enac;

di attivare un tavolo di crisi interministeriale per la gestione dell'emergenza del settore del trasporto aereo, finalizzato anche alla realizzazione di una riforma di sistema del settore aeroportuale, prevedendo la partecipazione anche delle associazioni sindacali che garantiscano un numero minimo di iscritti e dei gestori aeroportuali;

di adoperarsi al fine di garantire la disponibilità di ammortizzatori sociali idonei a fronteggiare le specifiche necessità del comparto del trasporto aereo, almeno fino alla realizzazione della strategia di reintegro dei lavoratori prevista dal piano, prevedendo a tal fine anche un adeguato intervento di sostegno finanziario straordinario per il 2021 del FSTA (Fondo di solidarietà del trasporto aereo);

di favorire gli investimenti che privilegino l'intermodalità ed in particolare i collegamenti in alta velocità ferroviaria con gli aeroporti internazionali di Roma Fiumicino e Milano Linate e Malpensa.





