

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 152/2021: Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose. C. 3354 Governo (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	180
---	-----

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2019-2020. C. 2670-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato (Parere alla XIV Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	185
---	-----

SEDE REFERENTE:

Disciplina del volo da diporto o sportivo. Testo unificato C. 2493 Bendinelli e C. 2804 Maschio (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	188
ALLEGATO (<i>Proposte di riformulazione degli emendamenti riferiti agli articoli 3 e 6</i>)	191

RISOLUZIONI:

7-00692 Rospì: Realizzazione delle opere infrastrutturali inserite nelle reti Trans-europee di trasporto (Ten-T) (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>)	189
--	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	190
---	-----

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 17 novembre 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 14.35.

DL 152/2021: Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose.

C. 3354 Governo.

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Paolo FICARA (M5S), *relatore*, osserva che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere, per i profili di competenza, alla Commissione Bilancio sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, recante disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose (C. 3354).

Il decreto affronta un numero assai ampio di materie, connesse all'attuazione del Piano. Si compone di 51 articoli divisi in 5 titoli e, complessivamente, 16 capi.

Passando ad esaminare i profili di interesse della Commissione, rileva innanzi-

tutto che l'articolo 5 delinea una nuova procedura di approvazione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana spa, al fine di ridurre i relativi tempi, che negli ultimi sono stati pari anche a tre anni.

È innanzitutto previsto che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmetta alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza Unificata, entro il 31 marzo dell'anno di scadenza del contratto di programma, un documento strategico, con validità di norma quinquennale, recante l'illustrazione delle esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, delle attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete, nonché l'individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari *standard* di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici; sono altresì definiti gli specifici contenuti del documento. Le Commissioni parlamentari e la Conferenza unificata si esprimono sul documento strategico nel termine di trenta giorni dalla sua ricezione. Il documento strategico è sottoposto ad aggiornamento dopo tre anni o comunque in caso di mutamento degli scenari di carattere eccezionale.

Viene poi riscritto l'*iter* di approvazione del contratto di programma, prevedendo che entro il mese di giugno dell'anno precedente all'inizio di ciascun quinquennio programmatico il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sottoponga lo schema all'approvazione del CIPESS, che adotta la relativa delibera entro trenta giorni; il MIMS informa altresì l'Autorità di regolazione dei trasporti, che si esprime entro quindici giorni relativamente ai profili di competenza, e, mediante RFI, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto dello schema di contratto di programma, al fine di consentire loro di esprimersi prima della sottoposizione all'approvazione del CIPESS. La delibera del CIPESS è sottoposta al

controllo di legittimità da parte della Corte dei conti, con la riduzione ad un terzo dei termini ordinari. È inoltre ammessa la registrazione anche parziale della delibera del CIPESS, che diviene efficace limitatamente a quanto oggetto di registrazione; in tal caso può essere adottata una delibera del CIPESS integrativa o modificativa delle parti non registrate. Lo schema di contratto è quindi sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana entro quindici giorni dalla registrazione della delibera CIPESS da parte della Corte dei conti ed il contratto definitivo è quindi trasmesso con apposita informativa al MEF e al CIPESS. Gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso alla data di entrata in vigore di dette disposizioni e ne costituiscono parte integrante.

Quanto agli aggiornamenti annuali del contratto di programma, viene stabilito che questi siano sottoscritti entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio in coerenza con quanto previsto dal documento strategico. Gli aggiornamenti di importo minore o uguale a 5 miliardi di euro complessivi, sono approvati, con decreto del MIMS, di concerto con il MEF, previa informativa al CIPESS; per gli aggiornamenti di importo superiore, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica invece la procedura ordinaria di approvazione del contratto.

È altresì previsto che il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisca annualmente alle Camere sullo stato di attuazione dei contratti di programma.

L'articolo 5 in esame – e su questo richiama l'attenzione della Commissione – elimina inoltre il parere delle competenti Commissioni parlamentari al termine del procedimento di approvazione del contratto di programma.

Ricorda in proposito che la Commissione, nella seduta del 25 marzo 2021, aveva espresso un parere favorevole sul PNRR – nella versione presentata dal Governo il 15 gennaio 2021 – formulando

tuttavia la seguente osservazione (n. 45) « In merito alla riforma relativa all'accelerazione dell'*iter* di approvazione dei contratti di programma con RFI, sia mantenuto l'attuale parere parlamentare a valle del processo di convalida del contratto di programma tra il MIT (ora MIMS) e RFI, intervenendo a monte del lungo *iter* tra passaggi ministeriali, CIPESS e Corte dei conti ». Il successivo 31 marzo 2021, l'Assemblea della Camera dei deputati – a seguito delle comunicazioni del Presidente del Consiglio – ha approvato una risoluzione (la n. 179) con cui approvava la Relazione deliberata dalla V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione), comprensiva dei pareri resi dalle Commissioni permanenti e impegnava il Governo a redigere il Piano nazionale di ripresa e resilienza, nella sua versione definitiva, tenendo conto degli orientamenti contenuti nella predetta Relazione, comprensiva dei pareri deliberati dalle Commissioni permanenti, e a rendere comunicazioni alle Camere prima della sua trasmissione alla Commissione europea, assicurando il pieno coinvolgimento del Parlamento nelle fasi successive del PNRR.

Un ulteriore passaggio parlamentare del PNRR si è concluso il 27 aprile 2021, senza il formale coinvolgimento delle Commissioni permanenti. In questo passaggio la riforma relativa al punto in questione era formulata nei seguenti termini: « Attraverso la riforma in questione verrà accelerato l'*iter* di approvazione del contratto di programma quinquennale tra MIMS e RFI e delle sue variazioni annuali, consentendo di velocizzare la progettazione e la realizzazione dei lavori. ». A seguito di nuove comunicazioni del Presidente del Consiglio, veniva approvata una risoluzione (la n. 189) che – ancora una volta – impegnava comunque il Governo « ad assicurare il pieno coinvolgimento del Parlamento ».

Ciononostante, nel testo del PNRR trasmesso dal Governo alla Commissione europea veniva specificato che il MIMS avrebbe proposto un emendamento che poteva prevedere che le Commissioni parlamentari esprimessero un parere sulle linee strate-

giche del contratto di programma e non sull'elenco degli investimenti.

Di conseguenza, nell'allegato della proposta di decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del PNRR dell'Italia, approvata a Bruxelles il 22 giugno 2021 (COM (2021) 344 *final*), si prevede, quale *unico contenuto* della riforma relativa all'accelerazione dell'*iter* di approvazione del contratto di programma, l'eliminazione del parere delle Commissioni parlamentari sull'elenco degli investimenti del contratto, sostituito da un parere sul programma strategico degli investimenti. Questo contenuto è stato poi confermato nella decisione definitiva approvata nel mese di luglio.

Ritiene a questo punto doveroso che il rappresentante del Governo fornisca chiarimenti sulle motivazioni che hanno indotto il Governo ad assumere in sede europea un obbligo che prevede una limitazione delle prerogative parlamentari in evidente contrasto con le indicazioni del Parlamento.

Ricorda inoltre che, nell'audizione svoltasi presso la Commissione il 24 giugno 2021 sull'aggiornamento per gli anni 2020-2021 del contratto di programma, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili assicurava alla Commissione che la nuova procedura avrebbe mantenuto il parere parlamentare secondo quanto già previsto dalla procedura vigente.

Tornando al contenuto dell'articolo 5 del decreto-legge, esso prevede infine, in sede di prima attuazione, che per il periodo programmatorio 2022–2026 il documento strategico sia trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza unificata entro il 31 dicembre 2021 e lo schema di contratto di programma sia trasmesso al CIPESS entro il 31 marzo 2022.

L'articolo 6 introduce, nel testo del decreto-legge n. 77 del 2021 (*Governance* del PNRR), il nuovo articolo 48-*bis*, finalizzato ad accelerare i tempi di realizzazione degli interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie e all'edilizia giudiziaria, ivi compresi gli interventi finanziati con risorse diverse da quelle previste dal PNRR e dal PNC e

dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'UE.

La norma è volta ad attuare la « Riforma 1.2 – Accelerazione dell'iter di approvazione dei progetti ferroviari » della Missione M3C1-2 del PNRR, che rappresenta un traguardo da raggiungere entro la fine del 2021.

Il comma 1 prevede dunque che l'affidamento della progettazione ed esecuzione dei relativi lavori può avvenire anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, a condizione che detto progetto sia redatto secondo determinate modalità.

In tali casi: la conferenza di servizi sul progetto di fattibilità è svolta in forma semplificata e la determinazione conclusiva della conferenza: 1) approva il progetto; 2) determina la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera; 3) tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative; 4) perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione o provincia autonoma in ordine alla localizzazione dell'opera; 5) ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita; la variante urbanistica comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio. Resta ferma l'applicazione della disciplina sui rimedi per le amministrazioni dissenzienti recata dalla legge n. 241 del 1990 (articolo 14-*quinquies*).

Il comma 3 reca disposizioni finalizzate all'accelerazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA), ferma restando l'applicazione della disciplina generale della VIA recata dal Codice dell'ambiente, distinguendo tra tre fattispecie. In primo luogo, interventi finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'UE per i quali è prevista l'applicazione della procedura di VIA speciale. In secondo luogo, interventi ferroviari di cui all'Allegato IV del decreto-

legge n. 77 del 2021 per la cui realizzazione è stato nominato un commissario straordinario, per i quali è prevista una riduzione dei termini. Richiede in proposito un chiarimento al rappresentante del Governo in quanto gli interventi di cui al citato Allegato IV, ai sensi del comma 6, sono esclusi dall'applicazione dei commi 1 e 3. Ricorda altresì che l'articolo 12, comma 1-*bis*, del cd. decreto-legge « infrastrutture e trasporti » (decreto-legge n. 121 del 2001) ha introdotto per tali opere una procedura speciale di VIA affidata alla Commissione tecnica VIA PNRR-PNIEC. In terzo luogo, interventi ferroviari diversi dai precedenti, per i quali viene previsto il dimezzamento dei termini relativi ai procedimenti di VIA e di verifica dell'assoggettabilità alla VIA.

Il comma 4 prevede inoltre una semplificazione della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico.

L'articolo 7 dispone che la Presidenza del Consiglio si avvalga della società Difesa Servizi s.p.a. per l'espletamento delle procedure di gara per la realizzazione del Polo strategico nazionale, infrastruttura *cloud* della pubblica amministrazione finanziata dal PNRR (M1C1, investimento 1.1. « Infrastrutture digitali »). A tale fine la società Difesa servizi viene inserita nel novero delle centrali di committenza qualificate.

Al contempo è superata la previsione in base alla quale la CONSIP s.p.a., nell'ambito dell'attuazione del PNRR, mette a disposizione della pubblica amministrazione specifici contratti, accordi quadro e servizi di supporto tecnico per le acquisizioni di beni e servizi informatici e di connettività effettuati per la realizzazione del Polo strategico nazionale.

Parimenti, si sopprime la previsione che ha affidato a SOGEI s.p.a. il compito di realizzare uno dei poli strategici per l'attuazione e la conduzione dei progetti e la gestione dei dati, delle applicazioni e delle infrastrutture delle amministrazioni centrali, verso il quale le amministrazioni medesime potessero migrare i propri CED. Nel contempo, Sogei s.p.a. è autorizzata ad erogare servizi *cloud* a favore di diversi soggetti (amministrazioni per le quali opera sulla base di affidamenti *in house*; Agenzia

per la cybersicurezza nazionale; altre amministrazioni centrali che già fruiscono di tali servizi; Ministero dell'istruzione). Infine, si estende all'Agenzia per la cybersicurezza nazionale (ACN) la possibilità, già prevista per diverse amministrazioni pubbliche, di fruire dei servizi informatici strumentali al raggiungimento dei propri obiettivi erogati da parte di Sogei.

L'articolo 11 introduce lo sportello unico digitale per la presentazione dei progetti di nuove attività nelle ZES e prevede semplificazioni procedurali, anche nei casi di opposizione delle amministrazioni interessate nell'ambito della conferenza dei servizi. La norma in esame, attraverso l'istituzione dello sportello unico digitale presso le ZES, completa l'attuazione della Riforma 1 (Missione 5, Componente 3) del PNRR, relativa alla «Semplificazione delle procedure e rafforzamento dei poteri del Commissario nelle Zone Economiche Speciali», il cui traguardo è previsto entro il 31 dicembre 2021.

Il Capo IV del Titolo II (*Ulteriori misure urgenti finalizzate all'accelerazione delle iniziative PNRR*) è poi complessivamente dedicato alla materia dei servizi digitali. Esso consta di quattro articoli.

Gli interventi normativi proposti con l'articolo 27 si pongono l'obiettivo di contribuire alla realizzazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nell'ambito della M1 C1 – Digitalizzazione della PA e dell'investimento, 1.4 Servizi digitali e cittadinanza digitale. Esso reca dunque alcune misure in materia di digitalizzazione dei servizi delle pubbliche amministrazioni.

In primo luogo, sono introdotte due ulteriori modalità di accesso al domicilio digitale: oltre a poter eleggere il proprio domicilio digitale avvalendosi dei servizi resi disponibili dall'Indice nazionale dei domicili digitali delle persone fisiche (INAD), i cittadini potranno utilizzare i servizi online resi disponibili dall'Anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR) ovvero recarsi fisicamente presso l'ufficio anagrafe del comune di residenza.

In secondo luogo, vengono semplificate le modalità attuative inerenti l'obbligo da

parte della pubblica amministrazione e dei gestori di servizi pubblici di accettare i pagamenti attraverso sistemi di pagamento elettronico.

In terzo luogo, viene soppresso il Comitato di indirizzo dell'AgID, composto da rappresentanti delle diverse amministrazioni coinvolte nella transizione digitale. La soppressione del Comitato è in connessione con l'istituzione, prevista dall'articolo 8 del decreto-legge 1 marzo 2021, n. 22, del Comitato interministeriale per la transizione digitale.

In quarto luogo, si interviene in materia di Anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR), consentendo ai comuni di utilizzare i dati anagrafici detenuti localmente, anche ampliando l'offerta dei servizi erogati *online* a cittadini e imprese direttamente o tramite soggetti affidatari dei servizi e introducendo una nuova possibilità di accesso dei comuni alle informazioni anagrafiche contenute in ANPR per l'espletamento delle verifiche necessarie all'erogazione dei propri servizi e allo svolgimento delle proprie funzioni.

Infine, si prevede che le pubbliche amministrazioni e i soggetti affidatari di servizi pubblici garantiscano un costante allineamento dei propri archivi informatizzati con le anagrafiche contenute in ANPR.

L'articolo 28 prevede che le camere di commercio pongano a servizio delle imprese un servizio di collegamento telematico con la Piattaforma Digitale Nazionale Dati (PDND), per consentire alle imprese stesse di effettuare controlli automatizzati e di acquisire certificati relativi ai propri fatti, stati e qualità.

L'articolo 29 istituisce il «Fondo per la Repubblica Digitale» alimentato dai versamenti effettuati dalle fondazioni bancarie e destinato a sostenere progetti volti ad accrescere le competenze digitali. In particolare, il Fondo è istituito in via sperimentale per il quinquennio 2022-2026 ed è destinato esclusivamente a sostenere progetti rivolti alla formazione e all'inclusione digitale, con la finalità di accrescere le competenze digitali, anche migliorando i corrispondenti indicatori del *Digital Economy*

and Society Index (DESI) della Commissione europea.

L'individuazione delle modalità di organizzazione, di governo e di intervento del Fondo sono demandate a un protocollo d'intesa stipulato tra le fondazioni bancarie, il Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale e il Ministro dell'economia e delle finanze. Alle fondazioni bancarie che alimentano il Fondo è riconosciuto un contributo, sotto forma di credito d'imposta, pari al 65 per cento dei versamenti effettuati al Fondo per i primi due anni (2022 e 2023) e al 75 per cento per i successivi tre (2024, 2025 e 2026).

L'articolo 30 semplifica il quadro delle convenzioni previste dalla legislazione precedentemente in vigore relative all'attuazione dei progetti di digitalizzazione della logistica. A tal fine, torna ad accentrare i compiti nel MIMS, in quanto soggetto attuatore delle iniziative per lo sviluppo e il potenziamento della Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale. In tal modo cessano le funzioni di soggetto attuatore della UIRNet spa.

Richiama infine il contenuto dell'articolo 44, che autorizza l'utilizzo del Fondo già istituito per indennizzare i titolari di biglietti e *voucher* non utilizzati, emessi da Alitalia in conseguenza delle misure di contenimento previste per l'emergenza epidemiologica da COVID-19, anche per il rimborso dei biglietti o *voucher* emessi non connessi con l'emergenza epidemiologica da COVID-19.

Il viceministro Alessandro MORELLI afferma di aver attentamente annotato le osservazioni mosse dal relatore e di riservarsi di rispondere nel corso della prossima seduta.

Edoardo RIXI (LEGA) ribadisce la posizione favorevole della propria forza politica in merito ad uno snellimento procedurale, ma che l'elenco delle opere ricomprese nel contratto di programma con RFI deve essere conosciuto dalle Commissioni. In caso contrario, argomenta, verrebbero lese in termini di competenza le prerogative degli organi parlamentari.

Mauro ROTELLI (FDI) afferma di concordare con quanto appena dichiarato dal collega Rixi. Manifesta la propria particolare preoccupazione per il disposto sia del già richiamato articolo 5 che dell'articolo 30, in materia di digitalizzazione dell'intermodalità e della logistica integrata, del provvedimento: osserva che tutti gli articoli vanno esaminati con serietà, ma questi due in particolare assumono una specifica centralità.

Raffaella PAITA, *presidente*, fa notare che quanto espresso dal collega Rixi è certamente ben sottolineato nella relazione del collega Ficara; è comunque opportuno compiere un lavoro di approfondimento in materia.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.55.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 17 novembre 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 14.55.

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2019-2020.

C. 2670-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato.

(Parere alla XIV Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Raffaella PAITA, *presidente*, comunica che procederà alla relazione introduttiva in sostituzione del relatore Rosso, impossibilitato a partecipare alla seduta.

Osserva dunque che la Commissione è chiamata ad esaminare il disegno di legge

recante « Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2019-2020 » (A.C. 2670-B).

Si tratta di un esame in seconda lettura: il provvedimento è stato approvato dalla Camera dei deputati in data 1° aprile 2021 e trasmesso al Senato, che l'ha a sua volta approvato, con modificazioni, lo scorso 3 novembre.

Ricorda che, a norma dell'articolo 70, comma 2, del Regolamento, in seconda lettura sono oggetto di esame solo le parti modificate dal Senato. In quest'ottica, segnalerà alla Commissione quali siano gli elementi di novità che rientrano nell'ambito della sua competenza.

L'articolo 2, introdotto appunto nel corso dell'esame da parte del Senato, interviene in materia di circolazione in Italia di veicoli immatricolati all'estero, modificando il codice della strada al fine di ridefinire le formalità necessarie per la circolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi immatricolati in uno Stato estero e condotti in Italia.

La disciplina sulla circolazione in Italia di veicoli immatricolati all'estero è volta a contrastare il fenomeno della « esterovestizione », ovvero la pratica di immatricolare all'estero i veicoli al fine di eludere gli obblighi fiscali e assicurativi vigenti nel nostro Paese. Le modifiche apportate dall'articolo 2 sono volte a risolvere il caso Ares 2019/4793003, nell'ambito del quale la Commissione europea ha contestato il divieto assoluto per i residenti in Italia di circolare con veicoli immatricolati all'estero.

L'articolo in esame introduce dunque nel codice della strada l'articolo 93-bis.

Il comma 1 del nuovo articolo 93-bis prevede che gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero che risultino di proprietà di persone che abbiano acquisito la residenza anagrafica in Italia possano circolare sul territorio nazionale, a condizione però che entro tre mesi dall'acquisizione della residenza vengano immatricolati in base alle vigenti disposizioni del codice della strada.

Il comma 2 specifica che, in relazione ai suddetti mezzi, condotti sul territorio nazionale da un soggetto avente residenza anagrafica in Italia, che però non coincida con l'intestatario del veicolo stesso, debba essere custodito all'interno del veicolo un documento, sottoscritto con data certa dall'intestatario, dal quale risulti chiaramente il titolo e la durata della disponibilità del veicolo. Qualora poi l'utilizzo degli automezzi in questione superi la durata di trenta giorni, il titolo e la durata della disponibilità del veicolo debbono essere registrati nel Pubblico Registro Automobilistico (P.R.A.).

Il comma 3 specifica che quanto previsto dal comma 2 si applica anche ai lavoratori subordinati autonomi che esercitano la propria attività professionale nel territorio di uno Stato limitrofo confinante e che circolino con veicoli di loro proprietà che siano ivi immatricolati. Per tali soggetti vige l'obbligo di registrazione entro 60 giorni dall'acquisizione della proprietà del veicolo. Viene previsto, inoltre, che i veicoli registrati sulla base di quanto previsto dal comma 2 possono essere condotti anche da familiari conviventi dei soggetti che abbiano residenza in Italia. Il comma 4 specifica che le targhe dei veicoli in questione (autoveicoli, motoveicoli e rimorchi) devono essere chiaramente leggibili e contenere il contrassegno di immatricolazione che deve essere composto da cifre arabe e da caratteri latini maiuscoli.

Il comma 5, invece, prevede che le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non trovano applicazione per i cittadini residenti nel comune di Campione d'Italia, nonché per il personale civile e militare che sia dipendente da pubbliche amministrazioni in servizio all'estero oltre che per il personale delle forze armate e di Polizia in servizio all'estero presso organismi internazionali o basi militari. Le disposizioni in questione non trovano inoltre applicazione per i familiari conviventi all'estero con il sopracitato personale.

Il comma 6 stabilisce una sanzione amministrativa pari al pagamento di una somma variabile tra 400 e 1600 euro per il proprietario del veicolo che ne consente la

circolazione in violazione di quanto previsto dei commi precedenti. In questi casi l'organo accertatore deve ritirare il documento di circolazione. Il comma 7 stabilisce una sanzione specifica di natura amministrativa pari al pagamento di una somma variabile tra 250 e 1000 euro per coloro che violano le disposizioni di cui al comma 2. Ulteriori sanzioni sono inoltre stabilite dal comma 8 per coloro che circolano su un veicolo che non abbia effettuato la registrazione prevista dal comma 2.

L'articolo inserisce poi all'articolo 94 del codice il comma 4-ter, che prevede che il sistema informativo del pubblico registro automobilistico sia aggiornato con l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero per i quali viene chiesta la registrazione così come disciplinata dal precedente articolo 93-bis, comma 2.

L'articolo 2, infine, sostituisce integralmente l'articolo 132, relativo alla circolazione dei veicoli immatricolati in uno Stato membro estero condotti da non residenti in Italia.

Il nuovo articolo 132 al comma 1 specifica che, al di fuori dei casi precedentemente menzionati di cui all'articolo 93-bis, gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero e per i quali siano state già adempiute le formalità doganali, possono circolare in Italia per la durata massima di un anno in base al certificato di immatricolazione dello Stato di origine in conformità alle convenzioni internazionali che siano state ratificate dall'Italia.

Il comma 2 del nuovo articolo 132 stabilisce che i veicoli richiamati nel comma 1 possono circolare sul territorio nazionale, qualora di proprietà del personale straniero o dei familiari conviventi in servizio presso organismi o basi militari internazionali che abbiano sede in Italia. Il comma 3 del nuovo articolo 132 contiene alcune specifiche tecniche in merito alle caratteristiche delle targhe dei veicoli precedentemente citati, mentre i commi 4 e 5 introducono le sanzioni.

Viene infine modificato l'articolo 196 del codice della strada stabilendo che delle

violazioni delle disposizioni contenute nel nuovo articolo 93-bis risponde in solido la persona residente in Italia che abbia a qualunque titolo disponibilità del veicolo, in base a quanto risulti dai documenti di circolazione, a meno che non provi che la conduzione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà.

Ritiene poi importante segnalare alcune modificazioni introdotte dal provvedimento alla legge n. 234 del 2012, che regola in via generale le procedure di partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea. Le modifiche sono volte a rafforzare il ruolo del Parlamento, e segnatamente delle Commissioni parlamentari, in tali procedure.

L'articolo 40 introduce nel rapporto fra Parlamento e Governo nel processo decisionale europeo le modifiche seguenti: il Governo dovrà informare i competenti organi parlamentari prima delle riunioni del Consiglio dell'Unione europea in modo obbligatorio, e non più su loro richiesta; tale informazione dovrà essere resa anche prima delle riunioni dell'Eurogruppo; le Commissioni parlamentari possono, prima di ogni riunione del Consiglio dell'Unione europea, adottare atti di indirizzo; in generale, gli atti di indirizzo delle Camere al Governo sui progetti di atti dell'Unione europea avranno effetti più incisivi, giacché la posizione rappresentata dall'Italia dovrà essere non più coerente, bensì conforme a tali atti.

L'articolo 41 consente al Governo di presentare alle Camere, entro il 31 luglio di ogni anno, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, un ulteriore disegno di legge europea, il cui titolo è completato dalla dicitura « secondo semestre », allo scopo di favorire la celere entrata in vigore del disegno di legge europea presentato nel primo semestre. Tale possibilità era in precedenza limitata al solo disegno di legge di delegazione europea.

L'articolo 43 disciplina le modalità di monitoraggio parlamentare dell'attuazione

del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

In particolare, il Governo dovrà trasmettere su base semestrale relazioni periodiche sullo stato di avanzamento dell'attuazione del programma di riforme e investimenti. Tali relazioni verranno esaminate dalle Commissioni parlamentari competenti, che svolgeranno ogni opportuna attività conoscitiva, tramite audizioni e sopralluoghi, sui seguenti aspetti: monitoraggio del corretto utilizzo delle risorse assegnate; verifica del conseguimento degli obiettivi intermedi; valutazione dell'impatto economico, sociale e territoriale. Al termine di tale esame potranno essere adottati atti di indirizzo al Governo, che indicheranno eventuali criticità nel programma di adozione delle riforme e nello stato di avanzamento dei singoli progetti.

Edoardo RIXI (LEGA) rileva che nel corso dell'esame al Senato è stato approvato un emendamento sull'esterovestizione, che tuttavia non contempla il caso dei veicoli immatricolati presso il Principato di Monaco. Sottolinea che la fattispecie riguarda circa 7000 frontalieri residenti in Liguria, i quali non possono essere sottoposti ad un trattamento discriminatorio rispetto ad altre situazioni simili. Fa notare che il Principato di Monaco non è direttamente confinante col nostro Paese, ma è posto ad appena 10 chilometri dalla frontiera. Ritiene che a tutto ciò debba essere dedicata una specifica osservazione apposta al parere della Commissione.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che il provvedimento, essendo in seconda lettura, è in realtà a questo punto difficilmente suscettibile di ulteriori integrazioni. Tale situazione può essere però ben ricordata in un'apposita osservazione, che può portare ad un intervento situato in un altro strumento legislativo.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 17 novembre 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 15.

Disciplina del volo da diporto o sportivo.

Testo unificato C. 2493 Bendinelli e C. 2804 Maschio.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 10 novembre 2021.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che nella seduta precedente sono stati espressi i pareri sugli emendamenti riferiti agli articoli 1 e 2.

Davide BENDINELLI, *relatore*, propone, quanto al seguito dell'esame, di esprimere i pareri su tutte le proposte emendative nella giornata presente e di cominciare a votare la settimana seguente.

Ciro MASCHIO (FDI) si associa alla proposta avanzata dal relatore Bendinelli.

Andrea ROMANO (PD) si unisce a quanto dichiarato dai colleghi Bendinelli e Maschio.

Elena MACCANTI (LEGA) afferma che la propria forza politica concorda con la proposta del relatore, in un'ottica di agevolazione del percorso del provvedimento.

Il viceministro Alessandro MORELLI invita al ritiro dell'emendamento Sozzani 3.26 ed esprime parere favorevole sull'emendamento Giacometti 3.22, a condizione che sia riformulato nei termini riportati in allegato (*vedi allegato*), invitando conseguentemente al ritiro dell'emendamento Donina 3.3, che risulterebbe precluso dall'approva-

zione dell'emendamento 3.22 come riformulato.

Invita quindi al ritiro dell'emendamento Sozzani 4.26.

Con riferimento agli emendamenti riferiti all'articolo 5, esprime parere favorevole sugli emendamenti Rixi 5.2, Zanella 5.3 e Sozzani 5.28, invitando i presentatori al ritiro dei restanti emendamenti all'articolo 5, in quanto sostanzialmente assorbiti dall'approvazione dell'emendamento 5.3.

Invita quindi al ritiro dell'emendamento Giacometti 6.21, esprime parere favorevole sugli emendamenti Maccanti 6.1 e Pentangelo 6.33, ed invita al ritiro dell'emendamento Sozzani 6.38 e dei successivi emendamenti Zordan 6.12, Zanella 6.11, Tombolato 6.10, Rixi 6.9, Maccanti 6.8, Giacometti 6.7, Fogliani 6.6, Furgiuele 6.5, Fogliani 6.4 e Donina 6.3, in quanto sostanzialmente assorbiti dall'approvazione dell'emendamento Capitano 6.2, su cui esprime parere favorevole. Invita quindi al ritiro dell'emendamento De Lorenzis 6.35, esprime parere favorevole sull'emendamento Sozzani 6.36, esprime parere favorevole sull'emendamento Sozzani 6.39, a condizione che sia riformulato nei termini riportati in allegato (*vedi allegato*), esprime parere favorevole sull'emendamento Sozzani 6.40, invita al ritiro dell'emendamento Giacometti 6.18, esprime parere favorevole sull'emendamento Sozzani 6.41, a condizione che sia riformulato nei termini riportati in allegato (*vedi allegato*), invita al ritiro dell'emendamento Giacometti 6.30, esprime parere favorevole sull'emendamento Sozzani 6.42, a condizione che sia riformulato nei termini riportati in allegato (*vedi allegato*), invita al ritiro dell'emendamento Giacometti 6.31, in quanto assorbito dall'approvazione dell'emendamento Sozzani 6.39 come riformulato, e dell'emendamento Sozzani 6.37 ed esprime parere favorevole sull'emendamento De Lorenzis 6.34.

Invita al ritiro degli identici emendamenti Giacometti 7.1 e Sozzani 7.3 ed esprime parere favorevole sull'emendamento Pentangelo 7.2.

Invita al ritiro degli emendamenti De Lorenzis 8.3 e Capitano 8.4.

Passando all'esame dell'articolo 9, esprime parere favorevole sugli emendamenti Zordan 9.98 e Tombolato 9.131, invitando al ritiro dei restanti emendamenti riferiti all'articolo 9, che oltretutto risultano tutti sostanzialmente assorbiti, ad eccezione dell'emendamento Sozzani 9.9, dall'approvazione degli emendamenti 9.98 e 9.131.

Invita infine al ritiro dell'emendamento Giacometti 12.1.

Elena MACCANTI (LEGA) annuncia che i deputati della propria forza politica intendono ritirare i propri emendamenti su cui sia stato formulato un invito al ritiro.

Diego SOZZANI (FI) annuncia che i deputati della propria forza politica intendono ritirare i propri emendamenti su cui sia stato formulato un invito al ritiro.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.10.

RISOLUZIONI

Mercoledì 17 novembre 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 15.10.

7-00692 Rospi: Realizzazione delle opere infrastrutturali inserite nelle reti Trans-europee di trasporto (Ten-T).

(Seguito della discussione e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviato nella seduta del 22 settembre 2021.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che la Commissione ha svolto un ciclo di audizioni sulla materia.

Gianluca ROSPI (CI) sottolinea che occorre accelerare l'iter dell'atto di indirizzo, giacché l'Unione europea sta proprio in questo momento assumendo decisioni molto importanti sulle reti Ten-T e il nostro Paese rischia di perdere delle occasioni irripetibili. Ricorda inoltre che per tali reti l'Unione stanziava fondi aggiuntivi, che ci permetterebbero di portare l'alta velocità in zone in cui essa non è attualmente prevista.

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S) riporta il contenuto di una delibera del consiglio comunale di Crotona, con la quale viene chiesto l'inserimento della linea ionica all'interno delle reti TEN-T; di tale delibera chiede l'acquisizione agli atti della Commissione. Ricorda che tale linea serve anche i porti posti sotto la l'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio (Gioia Tauro) e creerebbe un immediato collegamento con il Corridoio orientale.

Luciano NOBILI (IV) sottolinea la grande importanza della risoluzione in argomento, che tocca il tema capitale delle reti di collegamento europee. Rileva quindi la necessità di introdurre nel testo dell'atto alcune modifiche, in modo da procedere celermente alla votazione.

Il viceministro Alessandro MORELLI dichiara che il Governo sta seguendo con

attenzione l'iter della risoluzione ed è pronto a discuterla in qualsiasi momento; attende esclusivamente le decisioni della Commissione.

Raffaella PAITA, *presidente*, propone, se il collega Rospi è d'accordo, di fissare un termine alla giornata di venerdì 19 per la definizione di eventuali modifiche, in modo che il Governo possa esaminarle nei giorni successivi. Propone quindi di fissare fin d'ora la votazione nella giornata di martedì 23 novembre.

Gianluca ROSPI (CI) si dichiara d'accordo con l'iter proposto dalla presidente.

Il viceministro Alessandro MORELLI manifesta la propria disponibilità a seguire l'iter proposto dalla presidente.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.15.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Mercoledì 17 novembre 2021.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.25.

ALLEGATO

**Disciplina del volo da diporto o sportivo. Testo unificato C. 2493
Bendinelli e C. 2804 Maschio.**

**PROPOSTE DI RIFORMULAZIONE DEGLI EMENDAMENTI
RIFERITI AGLI ARTICOLI 3 E 6.**

ART. 3

Sostituirlo con il seguente:

Art. 3.

(Uso delle aree di decollo e atterraggio)

1. I velivoli VDS possono effettuare il decollo, l'atterraggio e il rimessaggio su qualsiasi area idonea quali campi di volo, aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici, nonché su aree occasionali, previo consenso, ove necessario, del proprietario, dell'esercente dell'area o di chi può disporne l'uso, fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti autorità civili o militari sulla base di comprovate esigenze di difesa, sicurezza o di ordine pubblico.

2. I velivoli VDS avanzati possono, altresì, effettuare le operazioni di decollo, atterraggio e rimessaggio sulle piste degli aeroporti in possesso del prescritto certificato rilasciato dall'ENAC, ovvero di quelli militari previo accordo tecnico tra Aeronautica militare e Aeroclub d'Italia, presenti sul territorio nazionale.

3. Le operazioni di flottaggio, attracco e ormeggio degli idrovolanti e degli anfibi sono assoggettate alle stesse regole di navigazione vigenti per i natanti da diporto. In fase di flottaggio, agli idrovolanti e agli anfibi non sono applicabili limitazioni legate alla potenza della motorizzazione e alle dotazioni di bordo imposte dalla normativa vigente in materia di circolazione di natanti. Limitazioni di velocità sono applicabili solo alle fasi di flottaggio che seguono il completamento della manovra di ammassaggio o che precedono l'avvio di quella di decollo.

4. L'atterraggio, il decollo e le operazioni di volo all'interno degli spazi aerei controllati sono effettuati esclusivamente su autorizzazione rilasciata dall'ENAC, previo coordinamento con il fornitore dei servizi del traffico aereo competente. Presso gli aeroporti militari, nonché in prossimità delle installazioni militari ed all'interno degli spazi aerei controllati dall'Aeronautica militare, dette attività sono soggette alla preventiva autorizzazione rilasciata dal Ministero della difesa, in aderenza a specifici accordi tecnici stipulati tra l'Aeronautica militare e l'AeCI.

5. I velivoli VDS provenienti da Paesi appartenenti all'Unione europea sono autorizzati a volare nello spazio aereo italiano alle condizioni di al comma 4, e a decollare e atterrare nelle aree di cui al comma 1 se:

a) dispongono di valida certificazione rilasciata ai sensi della normativa vigente nel Paese di immatricolazione del velivolo;

b) sono regolarmente assicurati ai sensi del regolamento (CE) n. 785/2004, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004;

c) sono utilizzati per scopi non commerciali;

d) sono pilotati da soggetti in possesso delle licenze di pilotaggio prescritte dal Paese di registrazione dell'aeromobile.

3.22. Giacometti, Capitano, Donina, Fogliani, Furguele, Maccanti, Rixi, Tombolato, Zanella, Zordan.

ART. 6

Al comma 1, sostituire la lettera d) con la seguente:

d) agli allegati tecnici per la progettazione, la costruzione e la manutenzione degli aeromobili per impiego VDS diverso dal Volo Libero;

Conseguentemente, al medesimo comma 1 sopprimere la lettera l).

6.39. Sozzani, Baldelli, Caon, Pentangelo, Rosso, Siracusano.

Al comma 1, sostituire la lettera h) con la seguente:

h) alla normativa, alle modalità di adeguamento, e alle dimostrazioni di mantenuta sicurezza, applicabili agli aeromo-

bili per impiego VDS diverso dal Volo Libero, già iscritti nel registro tenuto presso l'Aero Club d'Italia ai sensi dell'articolo 5 dello statuto dell'Aero Club d'Italia, di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53, che, a causa di variazioni strutturali o di equipaggiamento, superino il limite di massa massima al decollo (MTOM) per il quale erano stati iscritti in base a precedenti normative;

6.41. Sozzani, Baldelli, Caon, Pentangelo, Rosso, Siracusano.

Al comma 1, sostituire la lettera i) con la seguente:

i) al rispetto delle norme e limitazioni in materia di circolazione aerea e di sicurezza;

6.42. Sozzani, Baldelli, Caon, Pentangelo, Rosso, Siracusano.