

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

COMITATO DEI NOVE:

Modifiche al codice della strada. Esame emendamenti C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-1801/A .. 237

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018. C. 2415 Governo (Parere alla III Commissione) (*Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole*) 238

ALLEGATO (*Parere approvato*) 252

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 238

SEDE REFERENTE:

Disciplina del volo da diporto o sportivo. C. 2493 Bendinelli (*Esame e rinvio*) 238

ATTI DEL GOVERNO:

Proposte di nomina del dottor Nicola Zaccheo a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti nonché della dottoressa Carla Roncallo e del professor Francesco Parola a componenti della medesima Autorità. Nomine nn. 63, 64 e 65 (*Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Pareri favorevoli*) 241

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Schema di relazione all'Assemblea sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del *Recovery Fund* (Rilievi alla V Commissione) (*Esame e rinvio*) 242

SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della strada. C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-1801/A (*Seguito dell'esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto*) 250

AVVERTENZA 251

COMITATO DEI NOVE

Mercoledì 23 settembre 2020.

Modifiche al codice della strada.

Esame emendamenti C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-1801/A.

Il Comitato dei nove si è riunito dalle 9.10 alle 9.40.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 23 settembre 2020 – Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 15.45.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018.

C. 2415 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 22 settembre 2020.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che il relatore Gariglio nella seduta di ieri ha svolto la relazione introduttiva e ha formulato una proposta di parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva all'unanimità la proposta di parere favorevole del relatore *(vedi allegato)*.

La seduta termina alle 15.50.

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

Mercoledì 23 settembre 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.50 alle 15.55.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 23 settembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 15.55.

Disciplina del volo da diporto o sportivo.

C. 2493 Bendinelli.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Raffaella PAITA, *presidente*, comunica che il Gruppo Italia Viva ha disposto la sostituzione *ad rem* del deputato Nobili con il deputato Bendinelli.

Davide BENDINELLI (IV), *relatore*, ricorda che la Commissione avvia oggi l'esame della proposta di legge C. 2493, avente ad oggetto la disciplina del volo da diporto o sportivo.

Sottolinea che la proposta è fondamentale volta ad aggiornare la normativa in materia, che risulta ampiamente superata dagli eventi, anche per tenere conto della disciplina europea.

Dichiara fin da subito la piena disponibilità ad accogliere tutti le modifiche di carattere migliorativo che i membri della Commissione intenderanno proporre.

Fa presente che le modifiche alla disciplina vigente introdotte concernono soprattutto alcuni aspetti critici del settore.

La proposta di legge prevede il rilascio di una licenza di volo (anziché di un attestato), che, a differenza dell'attestato di VDS che non avrebbe validità in termini di crediti, consentirebbe di acquisire crediti fino al 50 per cento ai fini del conseguimento di una licenza di pilota privato. Per quanto riguarda il conseguimento dell'idoneità fisica, a differenza della normativa vigente, ai sensi della quale la visita di idoneità effettuata dal medico sportivo autorizzato dall'Aero club d'Italia e la visita effettuata da un esaminatore aeromedico (aero medical examiner – AME) autorizzato dall'Agenzia europea della sicurezza aerea o dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) non sono equivalenti, si prevede l'equiparazione di tali visite.

La proposta di legge prevede inoltre di elevare a 5.000 piedi il limite di altezza massima dall'ostacolo più alto nel raggio di 5 chilometri (attualmente il pilota in possesso di un attestato al VDS basico o biposto è obbligato a mantenere una altezza massima di 1.000 piedi – 300 metri – dall'ostacolo più alto nel raggio di 5 chilometri) ed è volta a permettere al pilota, in possesso di certificazione di fonia aeronautica, di usufruire di tutti i

servizi del traffico aereo, agevolando il suo volo e assicurando una condotta operativa equiparabile a un volo di aviazione generale.

Accanto a queste disposizioni, segnala anche ulteriori differenze di impostazione rispetto al testo del vigente del regolamento n. 133 del 2010: innanzi tutto si introduce una disciplina differenziata tra il volo da diporto o sportivo a motore e il volo libero (mentre nel decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010 la disciplina dell'attività di volo da diporto o sportivo è disciplinata unitariamente) e si prevede la definizione e la disciplina relativa all'apparecchio VDS/VM120, ossia un apparecchio VDS/VM elementare avente peso a vuoto massimo di 120 chilogrammi cui è stata attribuita l'apposita qualifica dall'Aero club d'Italia.

Scendendo nel dettaglio, segnala che la proposta di legge consta di 39 articoli, suddivisi in tre titoli. Essa ha ad oggetto la materia oggi regolata dal decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010, che verrebbe quindi sostituita da una nuova normativa di rango primario.

L'articolo 1 disciplina l'oggetto e l'ambito di applicazione del titolo I, prevedendo che esso contenga disposizioni sull'attività di volo da diporto o sportivo effettuata con apparecchi a motore e stabilendo in particolare che tali disposizioni si applichino agli apparecchi a motore operanti nel territorio nazionale in possesso delle caratteristiche di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018.

L'articolo 2 contiene le definizioni ai fini del titolo I.

L'articolo 3 disciplina la responsabilità per la condotta dei voli da diporto o sportivo a motore. Rispetto alla disciplina vigente, si prevede espressamente che in caso di attività didattica, il pilota responsabile è l'istruttore di volo, salvo nel caso in cui l'allievo, guidato da terra via radio dall'istruttore, volontariamente e consapevolmente disattenda gli ordini impartiti assumendo la responsabilità dell'azione.

L'articolo 4 disciplina i sistemi di sicurezza in termini assai più dettagliati rispetto alla disciplina vigente.

L'articolo 5 disciplina le restrizioni, i divieti e limiti alle operazioni di volo che possono essere adottati dall'ENAC, di propria iniziativa o su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o del Ministero della difesa, in relazione a esigenze di sicurezza della navigazione aerea civile e militare in termini sostanzialmente analoghi a quanto previsto dalla normativa vigente.

L'articolo 6 disciplina l'uso delle aree per decollo e per atterraggio, che possono essere effettuati su qualsiasi area idonea quali campi di volo, aviosuperfici, idrosuperfici ed elisuperfici nonché su aree occasionali, previo consenso dell'esercente dell'area o di chi può disporre l'uso, fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti autorità civili o militari, disciplinando anche alcuni casi particolari.

L'articolo 7 disciplina la registrazione e identificazione degli apparecchi VDS/VM, definiti, ai sensi dell'articolo 2, come aeromobili provvisti di motore impiegato per VDS/VM aventi le caratteristiche tecniche di cui alla lettera e) del paragrafo 1 dell'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139.

L'articolo 8, che non trova corrispondenza nelle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica n. 133 del 2010, contiene la disciplina in materia di apparati radio e certificati di radiotelefonica aeronautica.

L'articolo 9 disciplina gli apparecchi VDS/VM-A, ossia avanzati, definiti dall'articolo 2, come apparecchi VDS/VM aventi i requisiti tecnici di cui all'articolo 9 e a cui è stata attribuita l'apposita qualifica dall'Aero club d'Italia, precisando rispetto ad essi a chi spetti la produzione della dichiarazione autocertificata di conformità.

L'articolo 10, come anticipato, disciplina gli apparecchi VDS/VM-120, stabilendo che la qualifica di apparecchio VDS/VM-120 è attribuita dall'Aero club d'Italia agli apparecchi VDS/VM elementari con peso a vuoto massimo di 120 chilogrammi,

escluso il paracadute balistico. Si precisa che agli apparecchi VDS/VM-120 non può essere conferita la qualifica di VDS/VM-A. L'articolo 11 ha ad oggetto la conduzione dei voli. La norma disciplina dettagliatamente le condizioni per il volo per i piloti titolari di licenza VDS/VM-120, i piloti titolari di licenza VDS/VM equipaggiato con apparato radio e transponder con modalità S e i piloti titolari di licenza VDS/VM ai comandi di un apparecchio equipaggiato con apparato radio VHF, oltre che per i piloti titolari di Licenza VDS/VM-A.

L'articolo 12 disciplina i Voli in formazione e traino, stabilendo i requisiti e definendo le condizioni per l'effettuazione di tale attività di volo.

L'articolo 13 disciplina assai dettagliatamente le licenze di volo per VDS/VM e le relative abilitazioni, nonché le modalità di conseguimento delle stesse.

L'articolo 14 disciplina le visite mediche necessarie ai fini dell'accertamento dell'idoneità psicofisica per lo svolgimento dell'attività di VDS/VM.

L'articolo 15 individua gli organismi preposti al rilascio della certificazione medica per lo svolgimento dell'attività di VDS/VM e i requisiti minimi richiesti per il conseguimento dell'idoneità.

L'articolo 16 disciplina l'attività preparatoria per il conseguimento della licenza VDS/VM. Si prevede in particolare che l'attività teorico-pratica per il rilascio della L-VDS/VM e per il conseguimento delle pertinenti abilitazioni, per i corsi di perfezionamento e per altre forme addestrative è svolta dalle scuole di volo certificate dall'Aero club d'Italia., nonché le modalità di riconoscimento di tali scuole.

L'articolo 17 regola l'ammissione ai corsi di formazione per il rilascio della licenza VDS/VM e per l'abilitazione al trasporto di passeggeri nonché con riferimento all'ammissione ai corsi per la licenza VDS/VM-120.

L'articolo 18 disciplina l'abilitazione di istruttore VDS/VM e di istruttore VDS/VM-A nonché di istruttore VDS/VM-120 prevedendo che tali abilitazioni siano rilasciate dall'Aero club d'Italia.

L'articolo 19 dispone che le prove di esame teoriche e pratiche per il conseguimento dell'abilitazione di istruttore si svolgono secondo i criteri stabiliti dall'Aero club d'Italia e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ENAC.

L'articolo 20 prevede l'obbligo di assicurazione a copertura della responsabilità civile per i proprietari di apparecchi VDS/VM, anche che non li utilizzino personalmente, per danni a terzi sulla superficie e a seguito di urto o di collisione in volo mentre l'articolo 21 definisce i requisiti della copertura assicurativa.

Gli articoli da 22 a 37 contengono la disciplina del volo turistico o da diporto libero, ossia con apparecchi non a motore.

La struttura delle disposizioni è simile a quella del titolo I.

L'articolo 22 infatti disciplina l'ambito applicativo, l'articolo 23 le definizioni, l'articolo 24 per la responsabilità per la condotta dei voli, l'articolo 25 i sistemi di sicurezza. L'articolo 26 disciplina le restrizioni, i divieti e i limiti alle operazioni di volo in termini sostanzialmente simili a quanto previsto per il volo sportivo a motore.

L'articolo 27 definisce le modalità di conduzione dei voli, mentre l'articolo 28 stabilisce i criteri di precedenza da applicare al volo libero.

L'articolo 29 stabilisce le condizioni per il rilascio delle licenze VDS/VL e delle relative abilitazioni, attribuendo la competenza al rilascio delle stesse all'Aero club d'Italia.

L'articolo 30 disciplina l'accertamento dell'idoneità psicofisica al volo, mentre l'articolo 31 individua gli organismi preposti al rilascio di tale certificazione. L'articolo 32 disciplina l'attività preparatoria necessaria al conseguimento di attestati di idoneità e affida all'Aero club d'Italia il compito di adottare un regolamento in materia. L'articolo 33 stabilisce i requisiti per l'ammissione ai corsi preparatori al rilascio della licenza VDS/VL, mentre l'articolo 34 attribuisce all'Aero club d'Italia il compito di rilasciare le licenze di istruttore. L'articolo 35 disciplina le prove di

esame di abilitazione di istruttore mentre l'articolo 36 stabilisce i criteri e le modalità per il mantenimento delle abilitazioni di istruttore. L'articolo 37 e l'articolo 38 disciplinano infine la copertura assicurativa per danni a terzi e i relativi requisiti minimi di copertura.

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

La seduta termina alle 16.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 23 settembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 17.40.

Proposte di nomina del dottor Nicola Zaccheo a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti nonché della dottoressa Carla Roncallo e del professor Francesco Parola a componenti della medesima Autorità.

Nomine nn. 63, 64 e 65.

(Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Pareri favorevoli).

La Commissione prosegue l'esame congiunto delle proposte di nomina, rinviato nella seduta del 10 settembre 2020.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che nella seduta del 10 settembre scorso è stata svolta la relazione introduttiva e che nella seduta di ieri ha avuto luogo l'audizione dei soggetti designati.

Avverte che le proposte di nomina risulteranno approvate e si intenderà espresso parere favorevole, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 37, comma 1-bis, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e dell'articolo 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481, ove

esse conseguano il voto favorevole di almeno due terzi dei componenti la Commissione.

Dà quindi conto delle sostituzioni pervenute.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, formula tre proposte di parere favorevole sulla nomina del dottor Nicola Zaccheo a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti nonché della dottoressa Carla Roncallo e del professor Francesco Parola a componenti della medesima Autorità.

La Commissione procede alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole sulla nomina del dottor Nicola Zaccheo a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Raffaella PAITA, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	41
Votanti	41
Maggioranza dei 2/3 dei componenti	29
Hanno votato sì	40
Hanno votato no	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Baldelli, Barbuto, Baldini, in sostituzione di Bergamini, Bruno Bossio, Cantini, Luciano Cantone, Caffarato, in sostituzione di Capitanio, Carinelli, De Girolamo, De Lorenzis, Prestipino, in sostituzione di Del Basso De Caro, Donina, Ficara, Furgiuele, Gariglio, Giacometti, Grippa, Maccanti, Marino, Morelli, Mulè, Nobili, Paita, Enrico Borghi, in sostituzione di Pizzetti, Raffa, Rixi, Andrea Romano, Invidia, in sostituzione di Paolo Nicolò Romano, Rospi, Mazzetti, in sostituzione di Rosso, Rotelli, Scagliusi, Serri-tella, Mantovani, in sostituzione di Silvestroni, Sozzani, Chiazese, in sostituzione di Spessotto, Tasso, Termini, Tombolato, Zanella e Zordan.

La Commissione procede alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole sulla nomina della dottoressa Carla Roncallo a componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Raffaella PAITA, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	41
Votanti	41
Maggioranza dei 2/3 dei componenti	29
Hanno votato <i>sì</i>	37
Hanno votato <i>no</i>	4

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Baldelli, Barbuto, Baldini, in sostituzione di Bergamini, Bruno Bossio, Cantini, Luciano Cantone, Caffarato, in sostituzione di Capitanio, Carinelli, De Girolamo, De Lorenzis, Prestipino, in sostituzione di Del Basso De Caro, Donina, Ficara, Furguele, Gariglio, Giacometti, Grippa, Maccanti, Marino, Morelli, Mulè, Nobili, Paita, Enrico Borghi, in sostituzione di Pizzetti, Raffa, Rixi, Andrea Romano, Invidia, in sostituzione di Paolo Nicolò Romano, Rospi, Mazzetti, in sostituzione di Rosso, Rotelli, Scagliusi, Serri-tella, Mantovani, in sostituzione di Silvestroni, Sozzani, Chiazzese, in sostituzione di Spessotto, Tasso, Termini, Tombolato, Zanella e Zordan.

La Commissione procede alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole sulla nomina del professor Francesco Parola a componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Raffaella PAITA, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	41
Votanti	41
Maggioranza dei 2/3 dei componenti	29
Hanno votato <i>sì</i>	41

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Baldelli, Barbuto, Baldini, in sostituzione di Bergamini, Bruno Bossio, Cantini, Luciano Cantone, Caffarato, in sostituzione di Capitanio, Carinelli, De Girolamo, De Lorenzis, Prestipino, in sostituzione di Del Basso De Caro, Donina, Ficara, Furguele, Gariglio, Giacometti, Grippa, Maccanti, Marino, Morelli, Mulè, Nobili, Paita, Enrico Borghi, in sostituzione di Pizzetti, Raffa, Rixi, Andrea Romano, Invidia, in sostituzione di Paolo Nicolò Romano, Rospi, Mazzetti, in sostituzione di Rosso, Rotelli, Scagliusi, Serri-tella, Mantovani, in sostituzione di Silvestroni, Sozzani, Chiazzese, in sostituzione di Spessotto, Tasso, Termini, Tombolato, Zanella e Zordan.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che comunicherà i pareri favorevoli testé espressi alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

La seduta termina alle 18.15.

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 23 settembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 18.15.

Schema di relazione all'Assemblea sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del Recovery Fund.
(Rilievi alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione avvia l'esame dello schema di relazione all'Assemblea.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esprimere i propri rilievi sullo schema di relazione all'Assemblea sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del

Recovery Fund, trasmesso in data odierna dalla Commissione Bilancio.

Procede dunque all'illustrazione dei contenuti dello schema di relazione.

Per far fronte alla crisi provocata dall'emergenza sanitaria causata dal Covid-19, i Capi di Stato e di Governo dei Paesi membri dell'Unione europea hanno chiesto alla Commissione di presentare, a fine maggio, un ampio pacchetto di proposte che associ il futuro Quadro finanziario pluriennale (QFP) con uno specifico impegno per la ripresa nell'ambito dello strumento *Next Generation EU* (NGEU).

Nel luglio 2020, il Consiglio europeo ha raggiunto un accordo sul Quadro finanziario pluriennale 2021-2027 e sull'associato programma *Next Generation EU*, finalizzato a raccogliere fondi sui mercati per canalizzarli verso programmi destinati a favorire la ripresa economica e sociale.

Nell'ambito del *Next Generation EU*, il più importante strumento è il dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF), che mette a disposizione degli Stati membri, per programmi di investimento e riforme, 672,5 miliardi di euro, di cui 312,5 miliardi di euro in sussidi e 360 miliardi di euro in prestiti.

Secondo le prime stime del Governo, le risorse complessive che confluirebbero nel nostro Paese ammonterebbero a 208,6 miliardi di euro, di cui 127,6 miliardi di euro a titolo di prestiti e 81 miliardi di euro sotto forma di sovvenzioni.

L'ammontare dei sussidi sarà calcolato in due *tranche*, pari rispettivamente al 70 per cento e al 30 per cento del totale. Per il loro calcolo saranno utilizzati parametri differenti:

la prima *tranche*, del 70 per cento, deve essere impegnata negli anni 2021 e 2022 e viene calcolata sulla base di alcuni parametri quali la popolazione, il PIL *pro capite*, il tasso di disoccupazione nel periodo 2015-2019;

il restante 30 per cento deve essere interamente impegnato entro la fine del 2023 e sarà calcolato nel 2022 sostituendo al criterio della disoccupazione nel periodo 2015-2019 i criteri della perdita del

PIL reale osservata nell'arco del 2020 e della perdita cumulativa del PIL reale osservata nel periodo 2020-2021.

I Piani nazionali per la ripresa e la resilienza (PNRR) degli Stati membri potranno essere presentati per la prima valutazione da parte della Commissione nel momento in cui il dispositivo entrerà in vigore, presumibilmente non prima del 1° gennaio 2021, mentre il termine ultimo per la presentazione dei Piani è fissato al 30 aprile 2021.

La Commissione europea avrà a disposizione fino a 2 mesi per le sue valutazioni e per proporre al Consiglio Ecofin l'approvazione del Piano nazionale. L'Ecofin dovrà approvare il Piano con un atto di attuazione (*implementing act*), da adottare a maggioranza qualificata entro 4 settimane dalla presentazione della proposta della Commissione europea. Dalla presentazione formale del Piano potrebbero quindi passare alcuni mesi per l'approvazione per effetto della quale vi sarà poi la possibilità di accedere al 10 per cento dell'importo complessivo.

Inoltre, potranno essere incluse nei programmi spese sostenute a partire da febbraio 2020 se coerenti con gli obiettivi e i criteri dello strumento RRF.

Il dispositivo per la ripresa e la resilienza individua le seguenti priorità:

1) promuovere la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione migliorando la resilienza e la capacità di aggiustamento degli Stati membri;

2) attenuare l'impatto sociale ed economico della crisi, favorendo l'inclusione territoriale e la parità di genere;

3) sostenere le transizioni verde e digitale, contribuendo in tal modo a ripristinare il potenziale di crescita delle economie dell'Unione, a incentivare la creazione di posti di lavoro nel periodo successivo alla crisi da Covid-19 e a promuovere una crescita sostenibile.

La proposta della Commissione europea stabilisce i criteri di ammissibilità dei

progetti che gli Stati membri potranno inserire nei rispettivi PNRR.

La condizione primaria affinché i progetti presentati siano ammissibili è che essi facciano parte di un pacchetto coerente di investimenti e riforme ad essi correlate. I progetti e le iniziative di riforma dovranno essere allineati con le Raccomandazioni specifiche indirizzate al Paese dal Consiglio e con le sfide e le priorità di *policy* individuate nell'ambito del Semestre europeo, in particolare quelle legate alla transizione verde e digitale.

Lo stretto legame con il Semestre europeo richiama anche alla necessità che le misure e i progetti contribuiscano alla correzione degli squilibri macroeconomici, in particolare per i Paesi come l'Italia i cui squilibri sono stati giudicati eccessivi nell'ambito della relativa procedura.

È inoltre essenziale che vi sia coerenza tra i contenuti, gli obiettivi del PNRR e le informazioni fornite nel Programma Nazionale di Riforma, nel Piano Energia e Clima (PNIEC), nei Piani presentati nell'ambito del *Just Transition Fund* e negli accordi di partenariato e altri programmi operativi della UE.

I legami e la coerenza con le riforme e le politiche di supporto devono essere chiaramente esplicitati e dovrà darsi evidenza della tempistica e delle modalità di attuazione, con *target* intermedi (*milestones*) e finali, identificando chiaramente anche il soggetto attuatore.

I criteri di ammissibilità dei progetti possono essere così sintetizzati:

piena coerenza con gli obiettivi strategici e macro-settoriali del PNRR;

significativo impatto positivo su crescita del PIL potenziale dell'occupazione;

i costi e gli impatti economici, ambientali e sociali devono essere quantificabili, motivati e ragionevoli;

esplicitazione dei legami e della coerenza con riforme e politiche di supporto;

indicazione della tempistica e modalità di attuazione, con *target* intermedi e finali;

chiara identificazione del soggetto attuatore;

se integrano progetti esistenti, devono rafforzarli credibilmente.

Per quanto riguarda i pagamenti, al raggiungimento dei *milestone* previsti nel Piano, lo Stato membro sottopone alla Commissione una richiesta di pagamento su base semestrale. Il pagamento è strettamente condizionato al raggiungimento di tali specifici obiettivi. La Commissione ha due mesi per accertare il soddisfacente raggiungimento del *milestone*, sentito il parere del Comitato economico e finanziario da adottare preferibilmente per consenso. Qualora uno o più Stati membri ritenga sussistano significative deviazioni rispetto al soddisfacente raggiungimento dei *milestone* o degli obiettivi da parte dello Stato membro richiedente, può chiedere al Presidente del Consiglio europeo di rimettere la questione al Consiglio europeo, che ne discute esaustivamente. Durante questo periodo che non può durare, di norma, più di tre mesi, la Commissione non può adottare alcuna decisione sui pagamenti.

Passando ad esaminare le iniziative a livello nazionale, nella seduta del 29 luglio scorso, le Assemblee di Camera e Senato hanno approvato le misure prospettate nel Programma nazionale di riforma 2020, con le risoluzioni n. 6/00124 e n. 6/00126 che impegnano il Governo, tra l'altro, ad adottare rapidamente un Piano per la ripresa nazionale coerente con gli obiettivi delineati nel PNR e con le recenti strategie dell'Unione europea in tema di transizione digitale ed ecologica, da condividere in Parlamento e far vivere nel Paese, che ponga le basi per l'utilizzo, in una logica di integrazione dei fondi già attivati, del NGEU, del QFP 2021-2027 e dei fondi strutturali, nonché di tutte le risorse che saranno messe a disposizione del nostro Paese nei prossimi mesi per gli interventi finalizzati a ridurre l'impatto della crisi su imprese e cittadini, e a dotare il PNRR di contenuti specifici.

Il Governo ha intenzione di presentare alla Commissione europea le linee princi-

pali del PNRR con le priorità e i primi progetti, il 15 ottobre, unitamente al Documento programmatico di bilancio (DPB). Questa bozza di PNRR consentirà di avviare l'interlocuzione già negli ultimi mesi del 2020 e di accelerare la predisposizione del PNRR, che illustrerà progetti e obiettivi con relative tappe di esecuzione e realizzazione di riforme.

Inoltre, la Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (NA-DEF), che sarà presentata alle Camere prima della presentazione in sede europea delle linee guida del PNRR, illustrerà come il PNRR e i connessi investimenti si andranno ad inserire nella programmazione triennale di bilancio.

Circa i contenuti del Piano nazionale di ripresa e resilienza, la proposta di linee guida per la definizione di tale Piano è stata trasmessa dal Governo alle Camere il 15 settembre scorso. Da essa emerge che il PNRR dell'Italia sarà costruito secondo una sequenza logica così strutturata:

le sfide che il Paese intende affrontare;

le missioni del programma, a loro volta suddivise in *cluster* (o insiemi) di progetti omogenei atti a realizzare le missioni e, di conseguenza, vincere le sfide stesse;

i singoli progetti di investimento, che saranno raggruppati nei *cluster*;

le iniziative di riforma che saranno collegate ad uno o più *cluster* di intervento.

Le sfide incluse nel PNRR possono essere così sintetizzate: migliorare la resilienza e la capacità di ripresa dell'Italia; ridurre l'impatto sociale ed economico della crisi pandemica; sostenere la transizione verde e digitale; innalzare il potenziale di crescita dell'economia e la creazione di occupazione.

Le missioni sono sei e riguardano i seguenti argomenti:

1) Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo;

2) Rivoluzione verde e transizione ecologica;

3) Infrastrutture per la mobilità;

4) Istruzione, formazione, ricerca e cultura

5) Equità sociale, di genere e territoriale;

6) Salute.

Le iniziative di riforma e le politiche di supporto, collegate ad uno o più *cluster* di intervento, riguardano invece l'incremento degli investimenti pubblici, la riforma della pubblica amministrazione, l'aumento delle spese in ricerca e sviluppo, la riforma del fisco, la riforma della giustizia e la riforma del lavoro.

Analizzando gli ambiti di interesse della Commissione, per quanto riguarda la missione n. 1, *Digitalizzazione, innovazione e competitività* del sistema produttivo, il Governo punta alla digitalizzazione della pubblica amministrazione, dell'istruzione, della sanità e del fisco. In questo contesto, ciascun cittadino e ciascuna impresa saranno dotati di un'identità digitale unica. La diffusione delle tecnologie digitali richiederà il potenziamento delle infrastrutture tecnologiche, con il completamento della rete nazionale di telecomunicazioni ottica e gli interventi per lo sviluppo delle reti 5G.

Sul versante della competitività e resilienza del sistema produttivo si mira a rafforzare e modernizzare le imprese, favorendone la trasformazione digitale e la patrimonializzazione (in particolare delle micro e piccole imprese), potenziando gli strumenti finanziari disponibili e promuovendone l'internazionalizzazione. Un'attenzione particolare va riservata alla promozione dell'industria culturale e del turismo, vero *asset* strategico dell'Italia.

La missione n. 3, *Infrastrutture per la mobilità*, richiede investimenti e una maggiore efficienza dei processi autorizzativi. Il Governo intende puntare sulla rete ferroviaria AV-AC ad alta velocità di rete per passeggeri e merci con il completamento dei corridoi TEN-T, su interventi sulla rete

stradale e autostradale con un'attenzione particolare per ponti e viadotti, su interventi finalizzati alla promozione dell'intermodalità logistica integrata per le merci e di una mobilità a supporto del turismo lento e sostenibile, con specifico riferimento alle ferrovie turistiche.

Ai fini della valutazione positiva dei progetti, allo scopo di rendere la selezione più precisa e granulare, le linee guida specificano i seguenti criteri aggiuntivi di valutazione, rispetto a quelli previsti dalla proposta di regolamento della Commissione:

progetti che riguardano principalmente la creazione di beni pubblici (infrastrutture, educazione e formazione, ricerca e innovazione, salute, ambiente, coesione sociale e territoriale);

rapida attuabilità/cantierabilità del progetto, soprattutto nella prima fase del PNRR;

monitorabilità del progetto in termini di specificazione delle realizzazioni attese, dei traguardi intermedi e finali, nonché collegamento tra tali realizzazioni e gli obiettivi strategici del PNRR;

progetti con effetti positivi rapidi su numerosi beneficiari, finora scartati per mancanza di fondi;

progetti che per l'implementazione e il finanziamento prevedono forme di partenariato pubblico-privato, ovvero progetti che prevedano capitali privati per la loro realizzazione;

patto occupazionale, oppure stima affidabile del beneficio occupazionale;

progetti che comportano basso consumo di suolo e favoriscono l'utilizzo efficiente e sostenibile delle risorse naturali;

progetti che contribuiscono al raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni.

Risultano quindi premianti la piena coerenza con gli obiettivi del Piano di rilancio del Paese (con particolare enfasi sull'innovazione e la sostenibilità ambien-

tale e sociale), l'aderenza alle « missioni » del Piano Sud 2030, il valore aggiunto in termini di occupazione, la creazione di beni pubblici, la rapidità di attuazione, la partecipazione di capitali privati ai progetti e la loro monitorabilità.

Al fine di evitare una frammentazione del PNRR in progetti isolati e non coerenti fra di loro, non collocati all'interno di strategie intersettoriali e che non sfruttino le economie di scala e di scopo, necessarie per un impatto significativo sugli obiettivi prefissati nel Piano stesso, si è ritenuto necessario specificare i criteri di valutazione negativa, ovvero di esclusione di determinati progetti:

progetti finanziabili integralmente tramite altri fondi UE e QFP 2021-27;

infrastrutture che non hanno un livello di preparazione progettuale sufficiente, dati i tempi medi di attuazione e la dimensione del progetto;

progetti « storici » che hanno noti problemi di attuazione di difficile soluzione nel medio termine, pur avendo già avuto disponibilità di fondi;

progetti o misure che non hanno impatti duraturi su PIL e occupazione;

progetti che non presentano stime attendibili sull'impatto economico atteso (tasso di ritorno economico, impatto occupazionale duraturo, numero di beneficiari);

progetti per i quali non è individuato il modo di monitorarne la realizzazione;

progetti che non rispettino i criteri di sostenibilità.

Lo schema di relazione della Commissione bilancio in esame fornisce inoltre alcune indicazioni di carattere generale e metodologico, riconducibili in modo trasversale a tutti i settori di spesa, volte a definire i criteri su cui basare il processo di selezione degli interventi nei diversi ambiti e ad individuare i settori prioritari di intervento su cui concentrare le risorse.

Esso ricorda che nel 2019, in Italia, la quota degli investimenti totali sul PIL (misurati a prezzi correnti) è risultata del 18,1 per cento, ben inferiore a quella media dei Paesi dell'area euro (pari al 22 per cento). Questa incidenza ha toccato nel nostro Paese un massimo del 21,3 per cento nel 2008 e un minimo del 16,7 per cento nel 2014.

Inoltre, nel 2019 la spesa complessiva per investimenti si è attestata allo stesso livello del 2010 e, al suo interno, la voce in diminuzione è quella degli investimenti delle amministrazioni pubbliche (-18,9 per cento), mentre quelli del settore privato – che includono anche le unità a controllo pubblico non classificate nel settore delle amministrazioni pubbliche – sono aumentati (+3,5 per cento). Se rapportata al PIL, dal 2008 al 2019 la quota di investimenti pubblici italiani è scesa di circa un punto percentuale (da 3,2 per cento a 2,3 per cento) attestandosi su un livello inferiore di quello dell'area euro (pari al 2,8 per cento nel 2019).

Lo schema di relazione sottolinea, fra l'altro, che tra i fattori che determinano il ritardo tecnologico del nostro Paese vi è il basso livello di investimenti in ricerca e sviluppo che in Italia hanno rappresentato nell'ultimo decennio una quota rispetto al PIL inferiore di circa la metà rispetto a quella registrata nell'Unione europea.

In questo contesto il livello trascurabile degli investimenti in istruzione, da una parte, e in innovazione, dall'altra, rischia di innescare un circolo vizioso che amplifica il ritardo produttivo del Paese.

Non è inoltre trascurato il fatto che l'Italia, per la sua posizione privilegiata, può essere considerata una grande piattaforma sul Mediterraneo, capace di rappresentare il vero « porto d'Europa », approdo naturale dei traffici di merci. È fondamentale, quindi, investire nelle infrastrutture, per cogliere l'obiettivo di connettere in maniera efficiente tutto il territorio italiano all'Europa, rendendo fluidi e veloci gli scambi commerciali, anche al fine di colmare il divario tra il Nord e il Sud della Nazione. In tale contesto risultano quindi necessari investimenti sulla

dorsale Tirrenica e Adriatica con una sinergica connessione tra reti ferroviarie, viarie e infrastrutture portuali e aeroportuali, nonché il raccordo fra il Brennero e il Tirreno.

Si dovrà inoltre rapidamente procedere lungo la strada della semplificazione delle procedure e del recupero di efficienza della pubblica amministrazione, anche attraverso un'estensione del principio « *once only* », che sarà favorito sia dalla digitalizzazione, sia dall'assunzione di nuovo personale qualificato, capace di dare impulso al processo di ammodernamento.

In tema di risorse e territori, l'elaborazione del PNRR si innesta su un quadro programmatico e normativo che impone di tenere conto dei divari territoriali di sviluppo esistenti nel nostro Paese e delle misure fin qui messe in opera, con risultati variabili, per cercare di superarli. Gli interventi a sostegno delle aree più deboli del territorio nazionale devono pertanto essere ispirati alla creazione di un ambiente – fatto di capitale infrastrutturale, capitale umano e regolamentazione – idoneo affinché le attività d'impresa possano nascere e svilupparsi.

In questa prospettiva, appare fondamentale non ritardare ulteriormente l'avvio di politiche di riequilibrio degli investimenti e cogliere la straordinaria occasione offerta dal *Recovery Fund*. La SVIMEZ stima che per ogni euro di investimento al Sud, si generino circa 1,3 euro di valore aggiunto per il Paese, e, di questi, circa 30 centesimi (il 25 per cento) ricadano nel Centro-Nord.

Nel lungo periodo, infatti, il processo di accumulazione di capitale, dati i rendimenti decrescenti al crescere della dotazione dello *stock* di capitale, produce dinamiche più sostenute nel Mezzogiorno che al Centro-Nord. Anche in questo caso, il modello SVIMEZ evidenzia come, posto uguale ad 1 il valore del moltiplicatore nel primo anno di realizzazione degli investimenti, questo cresca di oltre il 70 per cento al Mezzogiorno alla fine del quadriennio, contro una crescita del 10 per cento al Centro-Nord.

Il PNRR rappresenta quindi una occasione unica per disegnare un nuovo percorso di perequazione tra le diverse aree del Paese che consenta il superamento del criterio della spesa storica e la messa a disposizione di risorse per garantire servizi pubblici adeguati anche nelle aree più disagiate, nel pieno rispetto della legge n. 42 del 2009 di attuazione del federalismo e dei principi fondamentali della Carta Costituzionale in materia di salute, istruzione e mobilità. Sotto tale profilo le nuove risorse europee previste dal *Recovery Fund* potranno essere impiegate per attuare finalmente la complessa procedura di definizione dei livelli essenziali delle prestazioni (LEP) afferenti ai diritti civili e sociali in modo omogeneo su tutto il territorio nazionale, creando condizioni di sviluppo e benessere per le aree più depresse del Paese.

Il PNRR, inoltre, costituisce anche uno strumento per accelerare l'attuazione del Piano Sud 2030, le cui linee di intervento paiono del tutto coerenti con la natura e le finalità di progetti che dovranno essere presentati all'Unione europea.

L'obiettivo prioritario resta quello di incrementare gli investimenti pubblici nel Mezzogiorno, al fine di colmare, nel giro di alcuni anni, il divario infrastrutturale che rallenta la crescita di quei territori. Le nuove risorse andranno utilizzate anche per trasformare la Strategia nazionale per le aree interne in una politica stabile e strutturale, uscendo definitivamente dalla logica sperimentale. In tale quadro appare essenziale che anche per le risorse del PNRR trovi applicazione la clausola del 34 per cento, che impone alle amministrazioni centrali di destinare alle regioni meridionali una quota di spesa ordinaria in conto capitale pari almeno alla percentuale di popolazione residente, sempre che si tratti di risorse destinate a progetti che rispondano ai criteri di valutazione previsti e che siano realizzati nei tempi previsti, da monitorare – anche in sede parlamentare – al pari degli altri interventi programmati sul territorio nazionale.

Anzi, considerato il più alto moltiplicatore che caratterizza la spesa di investimento effettuata al Sud – di cui peraltro beneficerebbe l'intero territorio nazionale – e la necessità di superare il divario soprattutto infrastrutturale esistente tra il Centro-Nord e il Mezzogiorno, è auspicabile che le risorse del PNRR siano destinate al Mezzogiorno in misura anche maggiore rispetto a quanto prevista dalla clausola del 34 per cento. Alcune simulazioni presentate dalla SVIMEZ nel corso della sua audizione, mettendo a confronto scenari alternativi di ripartizione degli investimenti tra le diverse aree del Paese, evidenziano come la destinazione delle risorse del PNRR al Mezzogiorno anche in misura superiore al 34 per cento non solo accelererebbe la velocità di convergenza all'interno del territorio nazionale nel lungo periodo, ma migliorerebbe anche la dinamica di convergenza dell'Italia verso il resto d'Europa.

Le risorse che affluiranno al Sud attraverso il PNRR vanno a sommarsi agli ordinari finanziamenti europei per la crescita e la convergenza nell'ambito del QFP 2021-2027, nonché alla quota di cofinanziamento nazionale. Si tratta di una massa critica di risorse senza precedenti, la cui entità supera, in percentuale sul PIL nazionale, quella dell'intervento straordinario per il Mezzogiorno, il che rende evidenza del fatto che siamo di fronte a un'occasione storica, probabilmente unica e irripetibile, per consentire al Mezzogiorno di colmare il divario rispetto alle zone più sviluppate del Paese.

Alla storica frattura territoriale tra Nord e Sud si sovrappongono, poi, il divario crescente tra centri urbani, aree interne e isole minori nonché l'emergere di una specifica questione appenninica, soprattutto nelle aree interessate, in tempi recenti, da terremoti e altri devastanti fenomeni naturali. A ciò si aggiunge il grave svantaggio competitivo delle isole maggiori, legato in larga parte allo storico e mai risolto problema della mancanza di continuità territoriale, e di

alcuni territori alpini, fortemente in crisi e minacciati dalla concorrenza dei Paesi confinanti.

Per quel che concerne le aree interne, è necessario che le risorse del PNRR siano destinate a misure volte ad invertire i fenomeni di depauperamento demografico e socio-economico dei territori, sia attraverso il rafforzamento dei settori a forte vocazione territoriale e il sostegno alla creazione di imprese innovative sia mediante la realizzazione di nuove e più efficienti infrastrutture per la mobilità, per avvicinare l'Appennino alle coste e alla Capitale, rilanciare i collegamenti tra il Mar Adriatico, il Mar Tirreno e il Mar Ionio e rafforzare le connessioni sulla dorsale appenninica. In questo quadro, lo schema di relazione ritiene fondamentale concentrare le risorse su interventi volti a valorizzare il tema della vulnerabilità dei territori che presentano un elevato rischio di calamità naturali.

In tema di trasparenza e controllo, l'obiettivo della massima trasparenza nell'utilizzo delle risorse potrebbe poi consigliare di individuare una sede – un sito *internet* o un portale dedicati – che consenta in tempo reale, a tutti i cittadini, di verificare le scelte effettuate e lo stato di avanzamento dei progetti, anche con riferimento agli obiettivi fissati.

L'elaborazione del PNRR e la sua successiva attuazione rappresentano inoltre un'occasione unica per innestare a tutti i livelli di governo una cultura della valutazione delle politiche pubbliche.

Lo schema di relazione si sofferma infine sul coinvolgimento del Parlamento.

Per quanto concerne la fase di predisposizione del PNRR, appare indispensabile che le Camere siano coinvolte nell'intero *iter* che caratterizza tale fase, di cui la proposta di linee guida presentata dal Governo rappresenta soltanto il punto di partenza, in modo che esse possano esprimersi al riguardo con specifici atti di indirizzo. In particolare, tale coinvolgimento dovrebbe riguardare anche tutte le tappe successive alla proposta di linee guida, vale a dire sia la presentazione della bozza di PNRR – che dovrebbe

essere trasmessa dal Governo alla Commissione europea contestualmente al Documento programmatico di bilancio (DPB) entro il prossimo 15 ottobre – sia la definitiva versione del PNRR che dovrebbe essere, invece, presentata in Europa dopo l'entrata in vigore del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, attualmente in corso di completamento.

Per quanto riguarda, invece, la successiva attuazione del PNRR, appare necessario che le Camere procedano ad un'accurata e continua attività di monitoraggio dello stato di attuazione del Piano, volta a verificare il puntuale rispetto degli obiettivi prefissati e dei relativi tempi, posto che, come visto, l'erogazione delle risorse da parte dell'Unione europea è strettamente collegata proprio al rispetto di tali aspetti.

In particolare, si potrebbe prevedere, da un lato, la trasmissione di una relazione periodica, ad esempio quadrimestrale, da parte del Governo alle Camere sullo stato di attuazione del PNRR, dall'altro, l'attribuzione alle Commissioni permanenti dell'esame di tali relazioni periodiche, al fine di consentire alle stesse di esprimere le loro valutazioni per le parti di rispettiva competenza, ferma restando, tra l'altro, la possibilità di istituire nelle medesime Commissioni appositi Comitati permanenti con il compito di svolgere il monitoraggio della complessiva fase di attuazione del Piano.

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

La seduta termina alle 18.25.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 23 settembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 18.25.

Modifiche al codice della strada.

C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-1801/A.

(Seguito dell'esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato in Commissione nella seduta odierna dell'Assemblea.

Raffaella PAITA, *presidente*, come convenuto in sede di ufficio di presidenza, propone che la Commissione istituisca un Comitato ristretto al fine di individuare le modifiche al testo unificato delle proposte di legge necessarie ad adeguarlo alle modifiche legislative intervenute dopo la conclusione dell'esame in sede referente, avvenuta l'11 luglio 2019, e al parere della Commissione bilancio.

Simone BALDELLI (FI), pur non manifestando pregiudiziali circa l'istituzione di un Comitato ristretto, come testé proposto dalla presidente Paita, rivolge tuttavia un appello a quest'ultima, anche nella sua qualità di garante di un corretto rapporto che deve intercorrere tra maggioranza e opposizioni, così come al relatore, di cui riconosce l'impegno sinora profuso, pur nella naturale dialettica tra posizioni non sempre convergenti tra le diverse forze politiche, affinché venga anzitutto presidiata e tutelata la dignità istituzionale del Parlamento e non risulti vanificato l'importante lavoro sin qui svolto dalla Commissione sul provvedimento in esame. Intende in particolar modo fare riferimento alle deliberazioni assunte dal Senato durante l'esame del decreto-legge cosiddetto «Semplificazioni», nel corso del quale sono state maldestramente approvate, in fase emendativa, numerose norme ricadenti nella medesima materia oggetto del presente provvedimento ovvero in esso già contenute. Rileva come dette norme siano state peraltro oggetto di un richiamo da parte dello stesso Presidente della Repubblica, in quanto sostanzialmente estranee alla ma-

teria ed alle finalità proprie del citato decreto-legge e appaiono piuttosto il frutto di una indebita ingerenza di interessi in qualche misura imposti da *lobbies* estranee al circuito politico-rappresentativo, con pregiudizio della collettività intera. Indirizza pertanto al relatore e alla Commissione un invito a compiere un serio ed approfondito supplemento di riflessione affinché, nel ripristinare la centralità della sede parlamentare, si possano individuare quei pochi ma significativi punti di condivisione tra le diverse forze politiche, sulla base dei quali riavviare un positivo *iter* del provvedimento stesso, momentaneamente interrotto a seguito della odierna deliberazione del rinvio in Commissione assunta dall'Assemblea. Ritiene che una simile modalità di lavoro potrebbe altresì consentire di procedere alla abrogazione di talune delle predette misure introdotte in materia dal Senato, che risultano assolutamente non condivisibili, quali ad esempio l'installazione di autovelox nei centri urbani anche in riferimento a soglie di velocità assai ridotte ovvero la possibilità per gli addetti delle società di nettezza urbana di elevare contravvenzioni, che, pur considerate le esigenze di liquidità degli enti locali nel difficile momento attuale, appaiono evidentemente finalizzate al solo scopo di realizzare introiti di cassa con rilevanti conseguenze di carattere economico-sociale a carico dei cittadini. Ritiene conclusivamente che, anche sulla base delle specifiche proposte avanzate dal gruppo di Forza Italia, nel prossimo lavoro di Commissione dovranno individuarsi i necessari punti di caduta tali da consentire, da un lato, di emendare le peggiori storture introdotte presso il Senato e, dall'altro, di pervenire a soluzioni auspicabilmente condivise, sulla base delle quali completare l'esame del testo.

Raffaella PAITA, *presidente*, nel ringraziare preliminarmente l'onorevole Baldelli per la sensibilità e correttezza istituzionale dimostrate anche nella presente circostanza, esprime a nome della Commissione intera l'amarezza e il disappunto per

quanto avvenuto al Senato con riferimento all'approvazione, nell'ambito del decreto-legge cosiddetto « Semplificazioni », di norme inerenti alla materia oggetto del presente provvedimento. In tale quadro, precisa che il rinvio in Commissione, deliberato nella giornata odierna dall'Assemblea su richiesta del relatore, di cui sottolinea il costante e proficuo impegno sinora profuso, è stato comunque deciso nell'ottica di una rapida conclusione dei lavori della Commissione, già nel mese di novembre. Avverte, altresì, che sin dalla prossima settimana la Commissione sarà quindi impegnata nell'esame del provvedimento stesso, naturalmente anche attraverso una stretta interlocuzione con il Governo, al fine tra l'altro di verificare la sussistenza delle occorrenti risorse finanziarie, stigmatizzando il fatto che non vi sia stato alcun impegno da parte dell'esecutivo volto a reperire le risorse, dall'ammontare piuttosto contenuto, necessarie a coprire alcune delicate disposizioni del provvedimento condivise da tutti i gruppi parlamentari e attese dalla collettività.

Simone BALDELLI (FI), nel ringraziare a sua volta la presidente Paita, desidera tuttavia lasciare agli atti la personale perplessità circa la tempistica dalla stessa prefigurata, dal momento che, comportando il provvedimento in esame oneri di carattere finanziario, difficilmente esso

potrà essere concretamente discusso dall'Assemblea già nel prossimo mese di novembre, coincidendo verosimilmente tale periodo con lo svolgimento della sessione di bilancio. In tale quadro, invita a prendere in considerazione, qualora si realizzasse il consenso a tal fine richiesto, l'ipotesi di un trasferimento del provvedimento in esame alla sede legislativa, onde velocizzare i tempi di esame.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione delibera la costituzione di un Comitato ristretto.

Raffaella PAITA, *presidente*, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 18.40.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

SEDE REFERENTE

Soppressione del pubblico registro automobilistico e disposizioni concernenti il regime giuridico degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi.

C. 1634 Spessotto.

ALLEGATO

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018. C. 2415 Governo.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge recante ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana

e il Governo della Repubblica di Corea, con Allegato, fatto a Roma il 17 ottobre 2018 (C. 2415 Governo),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.