

X COMMISSIONE PERMANENTE

(Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 51/23: Disposizioni urgenti in materia di amministrazione di enti pubblici, di termini legislativi e di iniziative di solidarietà sociale. C. 1151 Governo (Parere alle Commissioni riunite I e V) (<i>Esame e rinvio</i>)	128
---	-----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-00884 Squeri: Sulla revisione dei criteri per la destinazione delle risorse volte ad incentivare l'acquisto di veicoli a basse emissioni	130
ALLEGATO 1 (<i>Testo della risposta</i>)	132
5-00885 Cavo: Iniziative di competenza per la salvaguardia dei livelli produttivi di Piaggio Aerospace S.p.A.	130
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	134
5-00887 Peluffo: Sulla convocazione di un Tavolo al fine di contrastare i rischi di deindustrializzazione del settore <i>Automotive</i>	130
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	135

SEDE CONSULTIVA

Martedì 23 maggio 2023. — Presidenza del presidente Alberto Luigi GUSMEROLI.

La seduta comincia alle 12.55.

DL 51/23: Disposizioni urgenti in materia di amministrazione di enti pubblici, di termini legislativi e di iniziative di solidarietà sociale.

C. 1151 Governo.

(Parere alle Commissioni riunite I e V).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente e relatore*, avverte che la X Commissione è chiamata ad esprimere parere alle Com-

missioni riunite I Affari Costituzionali e V Bilancio sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 maggio 2023, n. 51, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione di enti pubblici, di termini legislativi e di iniziative di solidarietà sociale.

Ricorda che il testo è composto di 14 articoli e, per quanto riguarda i suoi obiettivi, osserva che esso è riconducibile a distinte finalità nessuna delle quali coinvolge direttamente le competenze della Commissione. Alla finalità di stabilire misure volte a garantire l'efficienza dell'organizzazione degli enti previdenziali pubblici, nonché delle fondazioni lirico-sinfoniche, si affianca quella di provvedere alla proroga e alla definizione di termini di prossima scadenza al fine di garantire la continuità e l'efficacia dell'azione amministrativa in materia sanitaria e fiscale nonché l'occupazio-

zione nel settore del salvamento acquatico. Segnala che la finalità relativa alla proroga di termini legislativi non appare limitata ai settori indicati nel preambolo coinvolgendo anche lo sport (articolo 5), le infrastrutture e trasporti (articolo 6), i termini per l'aggiudicazione degli interventi relativi ad asili nido e scuole dell'infanzia (articolo 7), termini relativi al giorno del ricordo in memoria delle Foibe (articolo 9) e alle minoranze linguistiche (articolo 10). Segue, infine, la finalità di prevedere misure che assicurino l'effettività delle politiche di solidarietà sociale. Il testo contiene altresì norme in materia di impugnazioni delle decisioni di riconoscimento e revoca dello status di rifugiato o di persona cui è accordata la protezione sussidiaria (articolo 12). Gli ultimi due articoli, 13 e 14, recano la clausola di invarianza finanziaria e l'entrata in vigore.

Illustra, dunque, brevemente i soli articoli che contengono le parti del testo del decreto-legge che investono, peraltro assai labilmente, profili di interesse della X Commissione e rinvia alla documentazione predisposta dagli uffici per ogni ulteriore approfondimento.

Fa quindi presente innanzitutto – e sottolinea che i profili di indiretto interesse per la Commissione risultano limitati alla sola fonte energetica impiegata come propulsione dei mezzi di trasporto –, quanto disposto dall'articolo 6, comma 2, che proroga di ulteriori 12 mesi il termine di conclusione della sperimentazione della circolazione di *segway*, *hoverboard*, *monowheel* e analoghi dispositivi di mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali i monopattini. La conclusione della sperimentazione è, quindi, ora fissata al 27 luglio 2024.

A motivo dell'indubbia ricaduta in termini di turismo indotto, evidenzia poi che il comma 2 dell'articolo 5 prevede un finanziamento di 39 milioni complessivi per il periodo 2024-2026, per la realizzazione di interventi strettamente connessi e funzionali allo svolgimento di giochi olimpici relativi all'allestimento del villaggio olimpico di Cortina d'Ampezzo. L'intervento riguarda quindi le opere infrastrutturali,

comprese quelle per l'accessibilità, distinte in opere essenziali, connesse e di contesto, da realizzare per garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026, le opere identificate come connesse agli impianti sportivi delle Olimpiadi invernali 2026 nei territori della regione Lombardia, della regione Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano, nonché le opere, anche connesse e di contesto, relative agli impianti sportivi olimpici, finanziate interamente sulla base di un piano degli interventi predisposto dalla società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A., d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con le regioni interessate.

Segnala, infine, che l'articolo 8 differisce dal 30 giugno al 30 novembre 2023 l'entrata in vigore del regolamento, di cui al decreto MIT 29 luglio 2016, n. 206, sulla formazione degli assistenti bagnanti e, conseguentemente, proroga per il medesimo periodo la validità delle autorizzazioni all'esercizio di attività di formazione e concessione per lo svolgimento delle attività di salvamento acquatico, rilasciate entro il 31 dicembre 2011. Sono, poi, sostituite le finalità per le quali il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a modificare il predetto regolamento ministeriale, introducendovi quelle di garantire la salute dei bagnanti e la sicurezza delle attività balneari e di valorizzare il carattere altamente specialistico dell'attività di salvamento acquatico, in luogo delle finalità precedentemente indicate di assicurare la piena osservanza delle regole della concorrenza ed evitare l'eccessiva mobilità delle persone nel periodo pandemico per sostenere gli esami per il brevetto. Per tali finalità di interesse pubblico, è quindi autorizzato il rilascio di autorizzazioni a nuovi soggetti formatori aventi personalità giuridica e privi di scopo di lucro, con presenza diffusa sul territorio nazionale. Anche in questo caso si tratta di profili di interesse solo indiretti per la Commissione, salvo il richiamato aspetto concernente la concorrenza.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 23 maggio 2023. — Presidenza del presidente Alberto Luigi GUSMEROLI. – Interviene il viceministro delle imprese e del made in Italy Valentino Valentini.

La seduta comincia alle 13.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Avverte inoltre che l'on. Pavanelli ha ritirato l'interrogazione n. 5-00886 a sua prima firma.

5-00884 Squeri: Sulla revisione dei criteri per la destinazione delle risorse volte ad incentivare l'acquisto di veicoli a basse emissioni.

Erica MAZZETTI (FI-PPE) illustra l'interrogazione in titolo di cui è cofirmataria.

Il viceministro Valentino VALENTINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Erica MAZZETTI (FI-PPE), replicando, si dichiara molto soddisfatta della risposta del rappresentante del Governo che dimostra la concretezza e il pragmatismo con cui il Ministero sta affrontando il tema in discussione. Osserva che la diffusione delle auto elettriche stenta a realizzarsi non solo per motivi logistici legati all'insufficiente rete di colonnine per la ricarica ma anche per l'alto costo che il privato si troverebbe ad affrontare per l'acquisto di un veicolo elettrico. Valuta quindi favorevolmente le annunciate rimodulazioni delle misure di incentivo soprattutto laddove indirizzate a fornire un sostegno alla filiera italiana dell'automobile nonché verso il rinnovamento del parco circolante per una maggiore so-

stenibilità ambientale. Conclude rimarcando tuttavia che se è certamente importante la sostenibilità ambientale è parimenti importante anche quella economica degli italiani.

5-00885 Cavo: Iniziative di competenza per la salvaguardia dei livelli produttivi di Piaggio Aerospace S.p.A.

Ilaria CAVO (NM(N-C-U-I)-M), intervenendo da remoto, illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Valentino VALENTINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Ilaria CAVO (NM(N-C-U-I)-M), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta del rappresentante del Governo osservando, altresì, che le informazioni offerte sono certamente molto importanti anche se, ricorda, deve essere considerato che il bando di gara per la raccolta delle manifestazioni di interesse relative alla cessione degli *asset* Piaggio Aero e Piaggio Aviation è ancora aperto. Ribadisce che, a suo avviso, un primo immediato traguardo deve essere considerato quello della conferma della permanenza di un luogo di confronto, sollecitando in particolare la convocazione del Tavolo provinciale per lo sviluppo economico di Savona.

5-00887 Peluffo: Sulla convocazione di un Tavolo al fine di contrastare i rischi di deindustrializzazione del settore Automotive.

Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD-IDP), rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Valentino VALENTINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD-IDP), replicando, si dichiara non soddisfatto della risposta, soprattutto perché essa sembra adombrare che il tavolo in que-

stione sia frutto di una proposta del Ministro in carica quando invece questi lo ha ereditato dal Governo precedente che lo aveva dotato di importanti fondi e, in qualche modo, lo aveva strutturato. In tal senso, osserva, si aspettava che in questa sede venissero indicate non solo genericamente le tappe da percorrere ma anche i punti fondamentali dei possibili interventi da intraprendere. Critica anche la miopia del Governo circa le scelte industriali che concernono la transizione alla mobilità elettrica, scelta che ormai deve considerarsi una realtà, come dimostrano gli ingenti investimenti realizzati non solo in Cina ma

anche in Francia e in Germania. Rileva che invece l'Esecutivo intende insistere a chiedere all'Unione europea la proroga delle scadenze previste per il raggiungimento degli obiettivi europei del 2035 senza accorgersi che ciò rappresenta un male per la stessa industria italiana considerato che ne rallenta la sua innovazione.

Alberto Luigi GUSMEROLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 13.15.

ALLEGATO 1

5-00884 Squeri: Sulla revisione dei criteri per la destinazione delle risorse volte ad incentivare l'acquisto di veicoli a basse emissioni.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Grazie Presidente. Grazie Onorevoli interroganti.

Con l'atto in parola si chiedono di conoscere quali iniziative di competenza possano essere adottate al fine di spostare le risorse destinate ai veicoli con emissioni nella fascia 0-60 grammi di CO₂/Km a quelli per veicoli con emissioni tra 61 e 135 grammi, per ridurre l'inquinamento e sostenere il comparto *automotive*, favorendo le classi meno abbienti.

Come è stato già ricordato dal Ministro Urso in occasione di precedenti *Question Time*, il Governo si è impegnato ad utilizzare al meglio le risorse del Fondo *automotive*, istituito nello stato di previsione del Ministero delle imprese e del made in Italy ed avente una dotazione iniziale di 8,7 miliardi di euro, per il periodo 2022-2030. Attualmente le risorse residue ammontano a circa 6 miliardi.

Infatti, il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 aprile 2022 ha definito per il triennio 2022-2024 gli incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti, stanziando a tale scopo 1 miliardo e 830 milioni di euro (ossia 610 milioni annui nel periodo che va dal 2022 al 2024). Inoltre, sono stati stanziati circa 40 milioni di euro annui per il periodo 2022-2024 per incentivare le infrastrutture di ricarica per gli utenti domestici.

L'azione di incentivazione del ricambio dei veicoli circolanti, avviata a livello nazionale da qualche anno, oggetto della presente richiesta, costituisce un'importante iniziativa volta a sostenere i cittadini nell'acquisto, da un lato; e ad intraprendere il percorso di transizione del

settore dei trasporti verso la decarbonizzazione, dall'altro.

Al riguardo, la risposta del mercato è stata eterogenea: sull'endotermica a bassa emissione sono stati in breve tempo utilizzati tutti gli incentivi messi a disposizione, mentre gli incentivi sull'elettrico puro non hanno avuto un buon riscontro.

Nel 2022 sono rimaste inutilizzate, appunto, sull'elettrico, risorse circa 130 milioni di euro.

Per quanto riguarda il 2023, i 150 milioni per l'acquisto di autoveicoli con motore endotermico e consumo medio di CO₂ fra 61 e 135 grammi per chilometro sono terminati in poche settimane, mentre dei 425 milioni complessivamente stanziati per le auto elettriche e ibride sono stati, ad oggi, utilizzati soltanto 33 milioni, meno dell'8 per cento.

Attualmente, dunque, è in corso un monitoraggio sul tiraggio delle misure in essere, con riferimento agli stanziamenti 2022 e 2023, in vista di possibili interventi normativi.

Nell'ottica di sostenere l'acquisto di auto a più basse emissioni, si condivide, infatti, la necessità di rimodulare gli incentivi esistenti, per utilizzarli meglio, anche al fine di svecchiare il parco macchine circolante, che è altamente inquinante e il più vecchio d'Europa. Tale rimodulazione dovrà essere diretta a sostenere il lato della domanda (anche prevedendo sostegni per le persone meno abbienti a rottamare la vecchia auto e acquistarne una ecologicamente più sostenibile) e anche l'offerta (gli incentivi dovranno andare sempre più a beneficio della produzione nazionale).

In tale ottica, sarà valutata – come già detto in precedenti occasioni – ogni soluzione utile ad assicurare una transizione del comparto efficace e sostenibile sotto il profilo economico e sociale, alla

luce del principio di neutralità tecnologica e dell'esito del confronto in sede europea per la rimodulazione delle risorse derivanti da PNRR, Repower EU e Fondo di coesione.

ALLEGATO 2

5-00885 Cavo: Iniziative di competenza per la salvaguardia dei livelli produttivi di Piaggio Aerospace S.p.A.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Grazie Presidente. Grazie Onorevole interrogante.

Con l'interrogazione in parola, si chiedono quali azioni il Ministro delle imprese e del made in Italy intenda adottare per assicurare la salvaguardia dei livelli produttivi ed occupazionali di Piaggio Aerospace s.p.a.

Com'è stato sottolineato, un'iniziativa valutata favorevolmente anche dalle parti sindacali è rappresentata senza dubbio dall'istituzione del Tavolo per lo sviluppo economico della Provincia di Savona, che costituisce la sede istituzionale di informazione e confronto con gli attori locali per individuare iniziative per il rilancio dell'intero territorio.

Invero, il citato Tavolo è volto a creare un percorso virtuoso di sviluppo, anticipando ove possibile eventuali criticità, anche grazie agli strumenti di supporto legati all'area di crisi complessa che il Ministro delle imprese e del made in Italy mette a disposizione delle iniziative imprenditoriali che intendono favorire la riconversione e lo sviluppo economico e occupazionale dell'area di Savona.

In particolare, per quello che riguarda specificamente l'area di crisi industriale complessa della Provincia di Savona (CIC Savona), informo che il Ministro delle imprese e del made in Italy sta lavorando ad un nuovo Accordo di Programma, con attribuzione di ulteriori risorse, per l'attuazione del progetto di riconversione e riqua-

lificazione industriale (PRRI), essendo scaduti i termini di vigenza del precedente Accordo di Programma.

Pertanto, è possibile ipotizzare l'avvio, in corso d'anno, di una nuova procedura di selezione per le agevolazioni previste dalla legge n. 181 del 1989.

Con specifico riferimento al quesito posto, si conferma che in data 3 maggio 2023 è stata rilasciata l'autorizzazione per l'avvio della terza gara finalizzata alla cessione degli *asset* di Piaggio Aero e Piaggio Aviation - società in amministrazione straordinaria che operano sotto il marchio Piaggio Aerospace.

In data 10 maggio 2023 è stato pubblicato l'avviso per la raccolta delle manifestazioni di interesse. Il bando resta aperto fino al 12 giugno 2023.

Gli Uffici competenti del Ministero seguiranno con attenzione la procedura selettiva, in modo da individuare l'offerta che meglio soddisfi i termini del bando, che assicuri solidità finanziaria e che proponga un piano industriale che garantisca il futuro dei siti produttivi, anche per non disperdere i risultati ottenuti dalla gestione dei Commissari nonché per garantire la salvaguardia dei livelli produttivi ed occupazionali di Piaggio Aerospace S.p.A.

In conclusione, si sottolinea la disponibilità a riconvocare il Tavolo relativo alla Piaggio Aerospace a valle del monitoraggio in corso e dell'avanzamento del programma di cessione.

ALLEGATO 3

5-00887 Peluffo: Sulla convocazione di un Tavolo al fine di contrastare i rischi di deindustrializzazione del settore *Automotive*.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Grazie Presidente. Grazie Onorevoli interroganti.

Con l'atto in parola si chiede di sapere, se si intende convocare il « Tavolo sull'*automotive* » per arrivare ad un posizionamento condiviso sulle condizioni e prospettive di un comparto particolarmente esposto agli impatti della transizione ambientale.

Al riguardo, sottolineo che, proprio alla luce della strategicità del settore e delle sfide della transizione ecologica, è stato istituito presso il Ministro delle imprese e del made in Italy un tavolo di confronto permanente con tutti gli operatori del settore *automotive*, al fine di valutare ogni soluzione utile e assicurare una transizione efficace e sostenibile sotto il profilo economico e sociale, alla luce del principio di neutralità tecnologica.

I lavori del Tavolo sinora hanno contribuito ad ottenere importanti risultati, agevolando un costruttivo confronto tra il decisore pubblico e i principali operatori del mercato ed istituzionali. Il Ministro Urso si è impegnato a convocare gli incontri con una sempre maggiore frequenza, coinvolgendo tutte le parti interessate in un reciproco interscambio.

Inoltre, in tale ciclo di incontri è dedicata attenzione anche alle parti sindacali e ai profili attinenti alla forza lavoro, al fine di impedire la perdita di migliaia di posti di lavoro.

È proprio sulla base delle citate interloquazioni che – come ricordato nel *Question Time* Squeri – il Governo sta lavorando per utilizzare al meglio le risorse

residue del Fondo *automotive* (con una dotazione attuale di circa 6 miliardi e con le risorse del PNRR) e rimodulare l'attuale sistema di incentivi (soprattutto per svecchiare il parco auto circolante, a sostegno delle persone che necessitano di un aiuto concreto da parte dello Stato per sostituire la propria autovettura).

Si segnala infatti che, oggi, il parco auto da rottamare è la vera priorità ambientale. Da un'analisi dei dati, emerge infatti che, su circa 40 milioni di autovetture, 3,5 milioni sono Euro 0, 800.000 sono Euro 1, circa 2,6 milioni sono Euro 2 e circa 3,8 milioni sono Euro 3. In totale, quindi, quasi 11 milioni di autovetture circolanti sono altamente inquinanti.

Si pone dunque la necessità di intervenire e il Tavolo *Automotive* rappresenta senz'altro la sede istituzionale di confronto per far fronte alle sfide della decarbonizzazione e della riconversione del settore. Il fine è quello di contare su una varietà di tecnologie che garantiscano l'uscita dai carburanti più inquinanti, senza però un appiattimento acritico su strategie che privilegiano esclusivamente l'elettrico, nella consapevolezza che la mera incentivazione all'elettrico sostiene auto realizzate fuori dall'Italia e per giunta in Paesi che quei prodotti teoricamente destinati a ridurre emissioni li realizzano con impianti e processi altamente inquinanti.

In seno al tavolo *automotive* valuteremo dunque la problematica esposta nel suo insieme, al fine di garantire la produzione nazionale e tutelare i lavoratori del comparto.