

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del presidente dell'Autorità portuale di Livorno e delegato italiano presso la Conferenza annuale 2013 dell'ESPO (*European Sea Ports Organisation*), nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali » 156

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.
Audizione di rappresentanti di Federmobilità (*Svolgimento e conclusione*) 156

RISOLUZIONI:

7-00020 Bergamini: Rischi derivanti dall'uso scorretto dei dispositivi mobili di comunicazione alla guida (*Discussione e rinvio*) 157

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:

Sulla missione a Dublino di un rappresentante della Commissione per la Conferenza dei Presidenti delle Commissioni competenti per le comunicazioni, l'istruzione e i trasporti dei Parlamenti dell'Unione europea (16 e 17 giugno 2013) 160
ALLEGATO (Relazione sulla missione a Dublino presentata dal deputato Bergamini) 162

SEDE REFERENTE:

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali. C. 730 Velo ed altri (*Seguito dell'esame e rinvio*) 160

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 161

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 2 luglio 2013.

Audizione del presidente dell'Autorità portuale di Livorno e delegato italiano presso la Conferenza annuale 2013 dell'ESPO (*European Sea Ports Organisation*), nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali ».

L'audizione informale è stata svolta dalle 12 alle 12.40.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 2 luglio 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 12.40.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di Federmobilità.
(Svolgimento e conclusione).

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta

odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Giovanni DE NICOLA, *Vicepresidente di Federmobilità*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Andrea VECCHIO (SCpI), Giorgio BRANDOLIN (PD) e Michele DELL'ORCO (M5S).

Annita SERÌO, *Direttore Federmobilità*, risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Ivan CATALANO, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di Federmobilità per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13.15.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

RISOLUZIONI

Martedì 2 luglio 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 13.15.

7-00020 Bergamini: Rischi derivanti dall'uso scorretto dei dispositivi mobili di comunicazione alla guida.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

Deborah BERGAMINI (PdL), nell'illustrare la risoluzione a propria firma, nel ricordare gli obiettivi europei di dimezza-

mento delle vittime degli incidenti stradali nel 2020 e di azzeramento delle morti al 2050, sottolinea l'incidenza enorme che ha l'utilizzo di dispositivi mobili alla guida senza auricolari o apparecchi a viva voce sull'incidentalità stradale. Nell'evidenziare l'efficacia dell'apparato normativo al riguardo, che reca il divieto, per il conducente, di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici ovvero di usare cuffie sonore, e consente l'uso di apparecchi a viva voce, o dotati di auricolare, prevedendo in caso di inosservanza la sanzione del pagamento di una somma da 160 a 641 euro, la decurtazione di 5 punti sulla patente di guida e la sospensione della patente di guida da uno a tre mesi in caso di recidiva nel corso di un biennio, osserva che sarebbe opportuno procedere ad una sensibilizzazione degli utenti della strada attraverso una campagna informativa mirata ad evidenziare gli alti rischi connessi a tale comportamento, anziché procedere ad un aumento delle sanzioni o restringere ancora i casi di utilizzo dei dispositivi mobili.

Nel rilevare che tale questione è all'attenzione anche di altri Paesi dell'Unione europea e degli Stati Uniti, che si stanno orientando verso una maggiore repressione di tale comportamento, prevedendo un generale divieto di utilizzo alla guida di qualsiasi dispositivo mobile di comunicazione, fa presente che l'atto a propria firma, rispetto al quale auspica la sottoscrizione da parte dei colleghi della Commissione, impegna il Governo a promuovere una campagna informativa che evidenzii i rischi che potrebbero scaturire da un comportamento scorretto alla guida e a rafforzare i controlli su strada, che costituiscono un deterrente a tali comportamenti.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA fa presente che in Italia l'utilizzo del telefono cellulare durante la guida di un veicolo è disciplinato dall'articolo 173, comma 2, del codice della strada, che ne vieta l'uso, fatta eccezione per alcune categorie di soggetti, che ne sono esentati, e nei casi in cui si utilizzino dispositivi *hands-free*, i quali

lasciano libero l'uso delle mani. Osserva che la guida distratta e l'andamento indeciso, in larga misura determinati dall'utilizzo del telefono durante la guida, rappresentano le principali cause degli incidenti stradali nel nostro Paese, come rilevato dal rapporto dell'Istituto nazionale di statistica per l'anno 2012, relativo agli rilevati nel 2011, dal quale emerge che tali comportamenti determinano il 16,9 per cento del totale degli incidenti, costituendo la prima causa di sinistrosità stradale.

Rileva che, anche per questa ragione, il fenomeno in esame è considerato da sempre una priorità per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sotto il profilo della prevenzione e della repressione. Relativamente a questo secondo aspetto, precisa che nell'anno 2012, soltanto la Polizia stradale ha accertato e contestato 35.465 violazioni all'articolo 173 del Codice della strada.

Quanto alla prevenzione, sottolinea che l'attività di sensibilizzazione ed educazione alla sicurezza stradale si è sviluppata attraverso campagne di comunicazione istituzionali, che rappresentano da sempre uno degli strumenti di prevenzione degli incidenti stradali posti in essere dal Ministero, dal momento che consentono di mantenere alto il livello di attenzione sui problemi, permettendo di aumentare l'informazione diretta all'opinione pubblica con la finalità di rafforzare e diffondere una sempre maggiore cultura della sicurezza stradale. In tale quadro, fa presente che tutte le campagne del Ministero hanno avuto come obiettivo generale quello di informare gli utenti della strada sui comportamenti corretti da tenere, evidenziando rischi, sia per sé che per gli altri, derivanti da atteggiamenti imprudenti o incuranti delle norme.

Per quanto riguarda la specifica problematica evidenziata nella risoluzione in discussione, evidenzia che proprio le ultime campagne di comunicazione hanno trattato in modo specifico il tema dell'uso di apparecchi radiotelefonici durante la guida, con due spot dedicati: la campagna

« dell'angelo » (anni 2003/2004) e la prima fase della campagna « sulla buona strada » (anni 2009/2010).

Ricorda anche il « Progetto Icaro », co-partecipato dal servizio di Polizia stradale, avviato nel 2001, con l'obiettivo di sensibilizzare i giovani sui temi della sicurezza stradale utilizzando linguaggi e strumenti di comunicazione (come la musica e il teatro) vicini a quelli del mondo giovanile. Fa presente che tale campagna, divenuta progetto europeo con « Icarus (*Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety*) », affronta anche i pericoli dell'uso del telefono cellulare alla guida, dedicando a questo tema una storia del film « Young Europe » realizzato nell'ambito dell'iniziativa europea.

Rileva che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti negli ultimi anni ha intensificato anche le azioni educative rivolte ai giovani delle scuole di ogni ordine e grado, nella consapevolezza che solo una graduale maturazione etica, che parta fin dalla scuola materna, permetterà di adottare nel tempo uno stile di comportamento che ponga al centro il rispetto per la vita. Tra i vari programmi svolti nelle scuole segnala, per la particolare attenzione al tema della distrazione, di cui l'uso del cellulare alla guida è una delle cause principali, il progetto realizzato in collaborazione con la Federazione Italiana Pallacanestro dal titolo « Saper leggere le situazioni: dalle conoscenze agli atteggiamenti corretti – sviluppare le abilità cognitive », per i primi due anni della scuola secondaria superiore e il progetto dal titolo « La prevenzione degli incidenti: conoscenze, abitudini ed emozioni » dedicato invece agli ultimi tre anni della scuola secondaria superiore.

Sottolinea che, in continuità con quanto sopra detto, anche nelle prossime iniziative di comunicazione verrà certamente dedicata particolare attenzione al tema in questione, per far sì che il messaggio già trasmesso venga ribadito ed ampliato, garantendo una sempre maggiore interiorizzazione dello stesso da parte dei guidatori. Giudica in ogni caso necessario far presenti i limiti ai quali,

stante quanto disposto dal decreto-legge n. 78 del 2010, sul massimale per « spese per relazioni pubbliche, mostre, convegni, pubblicità, rappresentanza.... », cui è stata assoggettata l'attività di comunicazione nel suo complesso, anche se derivante da compiti istituzionali. Ricorda che, secondo tale norma le amministrazioni pubbliche non possono effettuare spese per le finalità di cui trattasi per un ammontare superiore al 20 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per le medesime finalità.

Osserva che si tratta di limiti che si sovrappongono alle restrizioni degli stanziamenti di bilancio derivanti dalle misure di contenimento della finanza pubblica e che rendono sempre più complessa la diffusione di messaggi di comunicazione con la dovuta ampiezza e per un arco temporale che ne garantisca l'efficacia; rileva che, in mancanza di modifiche alla situazione sopra rappresentata, l'impegno richiesto al Governo non potrà che essere subordinato al rispetto del quadro normativo vigente. Sul piano normativo, invece, rappresenta che nel 2012 è stata approvata la legge 13 febbraio 2012 n. 11, che ha modificato il comma 2 del menzionato articolo 173 del Codice della strada, che ha ridotto ancora di più il novero dei soggetti esenti dal divieto dal far uso di apparecchi radiotelefonici, escludendo l'applicazione dell'esenzione ai conducenti di veicoli adibiti ai servizi delle strade e delle autostrade e al trasporto di persone in conto terzi.

Giudica altresì condivisibile, al fine del rafforzamento della sicurezza stradale, l'ipotesi di vietare in maniera assoluta l'utilizzo del telefono cellulare durante la guida, e dunque nemmeno attraverso apparecchi a viva voce o dotati di auricolare, in quanto il pericolo connesso a tale comportamento non è legato soltanto all'uso delle mani, ma anche alla distrazione dello sguardo dalla strada e al calo di attenzione che ne deriva, essendo ampiamente dimostrata la sensibile diminuzione di concentrazione alla guida durante una conversazione telefonica.

Ritiene che vada in ogni caso fatta salva l'esclusione dal divieto dei soggetti di cui al

primo periodo del comma 2 dell'articolo 173, ossia dei conducenti di veicoli delle Forze armate, di polizia e dei Corpi chiamati ad attuare la sicurezza stradale, come, ad esempio, la Guardia di finanza, Corpo di Polizia penitenziaria, il Corpo forestale dello Stato.

Mario TULLO (PD), anche a nome dei deputati componenti della Commissione appartenenti al proprio gruppo, dichiara di voler sottoscrivere la risoluzione in discussione, in ragione dell'esigenza, più volte sottolineata dalla Commissione, di rafforzare la sicurezza stradale.

Vincenzo GAROFALO (PdL), a nome proprio e dei componenti della Commissione del proprio gruppo, dichiara di voler sottoscrivere la risoluzione, coerentemente con il lavoro svolto dalla Commissione in ordine alla sicurezza stradale.

Andrea VECCHIO (SCpI), nel dichiarare di voler sottoscrivere la risoluzione in discussione, invita il Governo a valutare la possibilità di prevedere l'installazione, all'interno dei veicoli, di un dispositivo che blocchi la ricezione del segnale telefonico, in modo da impedire l'uso dei dispositivi mobili alla guida, giudicando insufficienti i divieti contenuti nella normativa vigente.

Nicola BIANCHI (M5S), anche a nome dei componenti della Commissione del proprio gruppo, dichiara di voler sottoscrivere la risoluzione in discussione, che, al pari della risoluzione presentata dal collega Dell'Orco e recentemente approvata dalla Commissione in materia di barriere stradali, ha l'obiettivo di ridurre l'incidentalità.

Roberta OLIARO (SCpI) dichiara, anche a nome del collega Vitelli, di voler sottoscrivere la risoluzione, di cui condivide i contenuti, soprattutto in relazione all'esigenza di sensibilizzare le giovani generazioni che massimamente fanno uso dei dispositivi mobili di comunicazione.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.30.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Martedì 2 luglio 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 13.30.

Sulla missione a Dublino di un rappresentante della Commissione per la Conferenza dei Presidenti delle Commissioni competenti per le comunicazioni, l'istruzione e i trasporti dei Parlamenti dell'Unione europea (16 e 17 giugno 2013).

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che lo scorso 16 e 17 giugno, una delegazione della IX Commissione ha effettuato una missione a Dublino per partecipare alla riunione della Conferenza dei Presidenti delle Commissioni competenti per le comunicazioni, l'istruzione e i trasporti dei Parlamenti dell'Unione europea.

Deborah BERGAMINI (Pdl) fa presente che l'incontro interparlamentare è stato articolato in tre sessioni: la prima dedicata all'educazione nell'era digitale, la seconda ai « trasporti intelligenti », la terza all'attuazione complessiva dell'Agenda digitale europea. Rileva che nella prima sessione, di grande interesse ma solo marginalmente inerente alle competenze della IX Commissione, sono emerse criticità in ordine alla scarsità degli investimenti, soprattutto in ragione della crisi economica, allo scarso utilizzo delle tecnologie digitali, dovuto in parte anche alla ridotta formazione del corpo insegnante e il ridotto utilizzo dei corsi *on line*. Sottolinea che nel corso della seconda sessione, in cui è stato illustrato l'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti, sono emerse criticità relative alla concentrazione di tali sistemi solo sul trasporto di persone e non anche di merci e all'effetto perverso che si po-

trebbe generare tra *digital divide* ed aree territoriali periferiche che di per sé risultano carenti per quanto concerne le infrastrutture di trasporto, e nelle quali l'applicazione auspicabile di tale sistema potrebbe non dare i risultati sperati. Per quanto riguarda l'attuazione generale dell'Agenda digitale europea, esprime preoccupazione per il forte ritardo nella digitalizzazione del Paese e auspica, come anche rappresentato nel corso dell'incontro, che gli investimenti per l'agenda digitale nazionale non rientrino nell'ambito dei vincoli stabiliti dal Patto di stabilità interno.

Presenta quindi una relazione più dettagliata sui temi oggetto della predetta riunione (*vedi allegato*).

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle 13.35.

SEDE REFERENTE

Martedì 2 luglio 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 13.35.

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali.

C. 730 Velo ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 21 maggio 2013.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella seduta del 21 maggio 2013 l'onorevole Velo ha svolto la relazione introduttiva ed erano altresì intervenuti i deputati Oliaro, Catalano, Biasotti, Gandolfi, Tullo, Quaranta, Vitelli, Vecchio, De Lorenzis, Bruno, Caparini e Brandolin, mentre il rappresentante del Governo si

era riservato di intervenire in sede di replica.

Successivamente sono state svolte le audizioni dedicate al provvedimento richieste in sede di ufficio di presidenza, che si sono concluse con l'audizione del presidente dell'Autorità portuale di Livorno, che si è tenuta questa mattina.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, in merito alla proposta di legge in esame, esprime il proprio parere favorevole, considerato che tale proposta intende colmare la lacuna costituita dalla mancanza di una legge-quadro sugli interporti e le piattaforme territoriali logistiche, riordinando le competenze, attualmente distribuite su tre livelli (comunitario, nazionale e regionale), in materia di pianificazione di tali piattaforme logistiche territoriali per introdurre un quadro normativo generale in materia, aggiornando e ridefinendo le disposizioni vigenti, anche alla luce degli indirizzi e delle iniziative dell'Unione europea nel settore dei trasporti.

Segnala l'istituzione di una cabina di regia facente capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il precipuo compito del riconoscimento delle piattaforme logistiche esistenti e dell'emana-zione del piano generale per l'intermodalità.

Osserva, peraltro, che il testo unificato delle proposte di legge n. 3681 Velo e 4296 Nastri era stato già esaminato ed approvato dalla Camera dei deputati, oltre ad essere debitamente approvato dalla Ragioneria generale dello Stato, ma non era

riuscito a completare il suo *iter* legislativo presso il Senato prima dello scioglimento delle Camere.

Si riserva di comunicare eventuali correzioni formali che tengano conto delle modifiche normative *medio tempore* intervenute, quali ad esempio il riferimento, contenuto nel testo oggi all'esame del Parlamento, alla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, soppressa – come noto – a seguito dell'entrata in vigore dell'articolo 12, comma 20, del decreto-legge n. 95 del 2012 cosiddetto « *Spending review* ».

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, dichiara chiusa la discussione sulle linee generali e propone di fissare il termine per la presentazione degli emendamenti a giovedì 11 luglio 2013 alle ore 15.

La Commissione concorda.

Michele Pompeo META, *presidente*, rinvia, quindi, il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.40.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.40 alle 14.

ALLEGATO

Sulla missione a Dublino di un rappresentante della Commissione per la Conferenza dei Presidenti delle Commissioni competenti per le comunicazioni, l'istruzione e i trasporti dei Parlamenti dell'Unione europea (16 e 17 giugno 2013).

RELAZIONE SULLA MISSIONE A DUBLINO PRESENTATA DAL DEPUTATO BERGAMINI

L'incontro interparlamentare dei presidenti delle Commissioni competenti in materia di comunicazione, educazione e trasporti dell'Unione europea, svoltosi a Dublino gli scorsi 16 e 17 giugno nell'ambito del semestre di presidenza irlandese dell'Unione, è stato articolato in tre sessioni: la prima dedicata all'educazione nell'era digitale, la seconda ai « trasporti intelligenti », la terza all'attuazione complessiva dell'Agenda digitale europea.

La prima sessione, che coinvolgeva solo indirettamente le competenze della IX Commissione, è risultata comunque utile per comprendere le potenzialità del settore della *Digital Education*. La sessione ha evidenziato come l'utilizzo di tecnologie digitali nel campo dell'educazione si sposi con le esigenze più avanzate in tale ambito, quale quella di garantire una formazione permanente che coinvolga anche persone adulte, anche nell'ottica delle forme innovative di *Welfare to Work*.0020. Ancora da esplorare appaiono poi i possibili utilizzi a fini educativi dello sviluppo degli *Open Data* e quindi le ricadute sui metodi educativi del ricorso alle *Open Educational Resources*. La sessione ha indicato anche alcuni aspetti problematici: in primo luogo, la necessità per il settore di un flusso costante di investimenti, difficile da garantire nelle attuali condizioni di crisi economica. In secondo luogo, l'utilizzo ancora scarso di queste tecnologie, dovuto alla scarsa formazione alle stesse da parte del corpo docente e degli alunni, che fa sì che, ad esempio, i corsi *on line*

non abbiano avuto lo sviluppo previsto (in controtendenza appaiono alcune esperienze di eccellenza, ricordate nell'incontro, come quella finlandese).

La seconda sessione in materia di « sistemi di trasporto intelligente » ha individuato tre aree nel quale l'utilizzo di tali tecnologie appare particolarmente promettente: la costituzione di piattaforme nazionali dei sistemi di trasporto intelligente che consentano una gestione integrata della rete trasportistica; la possibile diffusione in forma aperta sul *Web* delle informazioni relative ai dati sul traffico; l'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligente per il controllo della velocità dei veicoli. Merita ricordare che nella politica europea del settore è intervenuta da ultimo, successivamente all'adozione della direttiva 2010/40/UE la comunicazione del 12 ottobre 2012 « Ricerca e innovazione per la mobilità futura dell'Europa. Sviluppare una strategia europea nel campo della tecnologia dei trasporti » (COM(2012)501). Tra le ulteriori aree di intervento prospettate dalla comunicazione rientrano tre aree generali di ricerca e innovazione per i prossimi vent'anni: 1) il ricorso a sistemi di propulsione e a carburanti alternativi e a tecnologie di comunicazione intelligenti; 2) la realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto che dovranno sempre più integrare componenti nuove, più intelligenti, ecologiche e intermodali; 3) un sistema di trasbordo ininterrotto di viaggiatori e merci che potranno così passare da una modalità di

trasporto all'altra e attraversare le frontiere senza soluzione di continuità grazie ad una maggiore integrazione tra tutti i modi di trasporto.

Nell'intervento svolto in questa sessione ho richiamato l'avvenuto recepimento in Italia, con il decreto-legge n. 179 del 2012 e con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 24 febbraio 2013, della direttiva 2010/40/UE in materia di trasporti intelligenti. Al tempo stesso ho sottolineato alcuni profili problematici del complessivo approccio alla materia. In primo luogo, va segnalato come l'attenzione del legislatore europeo appaia concentrata sui sistemi di trasporto intelligente relativi al trasporto di persone, mentre risulta ancora troppo arretrata la discussione sull'applicazione di tali tecnologie al trasporto merci, dove queste potrebbero rispondere al duplice scopo di favorire la logistica (e quindi la competitività economica) e di garantire una tracciabilità dei prodotti, anche con funzioni di contrasto alla contraffazione (si tratta di aspetti ai quali si è fatto riferimento anche nel corso dell'esame della proposta di legge C. 730 in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali).

In secondo luogo, va posta l'attenzione su un circuito perverso che si potrebbe determinare tra *digital divide* ed aree territoriali periferiche che di per sé risultano carenti per quanto concerne le infrastrutture di trasporto. Nella maggior parte dei casi si tratta infatti delle medesime aree e pertanto l'applicazione dei sistemi intelligenti di trasporto non potrebbe determinare i risultati sperati se prima non si interviene sul *digital divide*.

Per quanto concerne l'attuazione generale dell'Agenda digitale europea, l'incontro ha consentito di fare il punto sugli ultimi sviluppi in materia.

Nel dicembre 2012, nell'ambito della revisione di medio termine dell'Agenda

digitale (COM (2012) 784), la Commissione ha infatti individuato sette nuove priorità: 1. Creare un nuovo contesto normativo stabile per la banda larga (comprendente raccomandazioni per un maggiore accesso alla rete non discriminatorio) 2. Nuove infrastrutture per servizi digitali pubblici attraverso il Meccanismo per collegare l'Europa (che prevede un finanziamento di 9,2 miliardi di euro). 3. Avviare una grande coalizione sulle competenze e i posti di lavoro in ambito digitale 4. Proporre una strategia e una direttiva UE in materia di sicurezza informatica 5. Aggiornamento del quadro UE relativo ai diritti d'autore 6. Accelerare il « cloud computing » attraverso il potere d'acquisto del settore pubblico 7. Avviare una nuova strategia industriale per l'elettronica.

Inoltre, il 12 giugno 2013 sono stati aggiornati i dati relativi all'attuazione dell'Agenda digitale europea del sistema di monitoraggio gestito dalla Commissione europea *Digital Agenda Scoreboard*. Dai dati emerge che i cittadini europei dispongono ormai di reti e servizi digitali di base la banda larga di base, quella compresa tra 2 e 30 Mbitps è praticamente presente ovunque in Europa, mentre quella veloce, compresa tra 30 e 100 Mbitps raggiunge solo la metà della popolazione e quella ultraveloce, con velocità superiore a 100 Mbitps interessa solo il 2 per cento delle famiglie europee. Al tempo stesso i problemi esistenti nel settore europeo delle telecomunicazioni e sui mercati del digitale impediscono loro di beneficiare pienamente dei principali vantaggi della rivoluzione digitale in atto.

Con riferimento a questi aspetti generali ho richiamato, nel mio intervento, la necessità di avviare una riflessione sulle modalità con le quali possano essere incorporate dai vincoli del patto europeo di stabilità e crescita le spese per l'attuazione dell'Agenda digitale europea.