

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Variazioni nella composizione della Commissione	83
Programma Nazionale di Riforma per l'anno 2020, di cui alla III Sezione del Documento di economia e finanza 2020. Doc. LVII, n. 3 – Sezione III e Allegati (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	83
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere</i>)	90
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	92

RISOLUZIONI:

7-00511 Marino: Iniziative in materia di esami per la patente di guida e di revisioni.	
7-00513 Sozzani: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida, di autoscuole e di revisioni.	
7-00520 Maccanti: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida, di revisioni e di documento unico di circolazione.	
7-00521 Pizzetti: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida e di autoscuole.	
7-00522 Silvestroni: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida e di autoscuole (<i>Seguito della discussione congiunta e rinvio</i>)	89
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	89

SEDE CONSULTIVA

Martedì 28 luglio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 14.10.

Variazioni nella composizione della Commissione.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che il deputato Giuseppe CHIAZZESE, appartenente al Gruppo Movimento 5 Stelle, e la deputata Daniela

CARDINALE, appartenente al Gruppo Misto, hanno cessato di far parte della Commissione.

Programma Nazionale di Riforma per l'anno 2020, di cui alla III Sezione del Documento di economia e finanza 2020.

Doc. LVII, n. 3 – Sezione III e Allegati.
(Parere alla V Commissione).

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

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

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole sul documento in esame, che reca un ampio programma di riforme e di scelte strategiche su numerosi argomenti di competenza della Commissione (*vedi allegato 1*).

In particolare, evidenzia l'importanza del 5G, che porterà a significative innovazioni sia nel campo della mobilità sia con riferimento al monitoraggio della sicurezza delle infrastrutture, oltre che con riferimento agli effetti in settori come la logistica, il trasporto urbano intelligente e lo sviluppo delle *smart cities*; sottolinea come il documento si soffermi sulle iniziative per la messa in sicurezza delle grandi infrastrutture sia nel settore stradale sia in quello ferroviario, e sul ruolo che dovrà svolgere in questo quadro l'ANSFISA che, oltre a continuare a svolgere la propria attività con riferimento al settore ferroviario, dovrà assicurare la sicurezza anche delle strutture stradali e autostradali; condivide la scelta, delineata dal documento, di prospettare la rete di trasporti nazionale in una visione unitaria, come rete integrata, intermodale e comprensiva delle forme di « mobilità dolce » e valuta positivamente l'intendimento di conformare la politica infrastrutturale e dei trasporti agli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030, con particolare riferimento agli obiettivi in termini di costruzione di città e comunità sostenibili (obiettivo 11) e in materia di contrasto al cambiamento climatico (obiettivo 13); evidenzia, in questo quadro, il contributo che possono fornire per uno sviluppo sostenibile delle aree metropolitane e delle concentrazioni urbane di medie dimensioni, gli investimenti nel trasporto pubblico locale, sia relativamente a nuove infrastrutture per il trasporto rapido di massa sia in materia di rinnovo del materiale rotabile così da assicurare servizi più adeguati e sostenibili in termini di emissioni; valuta quindi positivamente il disegno di completamento della rete ferroviaria AV, in una logica di alta velocità di rete, utilizzando al meglio le risorse di *Connecting Europe facility* per completare la rete nazionale anche al Sud, in parti-

colare sulla direttiva strategica tra Salerno e Reggio Calabria e per rafforzare i collegamenti trasversali tra area Tirrenica e Area Adriatico-Jonica, migliorando l'integrazione ferroviaria del nostro Paese, evidenziando, altresì, l'esigenza di ripartire equamente gli investimenti sul territorio nazionale, anche al fine di rafforzare le aree della nostra rete ferroviaria che sono state fino ad ora escluse dai benefici dell'Alta Velocità, con particolare riferimento alle aree del Sud. Valuta positivamente l'intendimento di continuare la politica diretta a favorire lo *shift* modale dalla gomma al ferro con riferimento al trasporto delle merci, in linea con gli indirizzi seguiti negli ultimi anni, che indicavano come strategico l'obiettivo di favorire per ragioni di sostenibilità il rafforzamento di tale opzione modale, giudicando con favore gli indirizzi formulati per rafforzare la logistica, con particolare riguardo alla promozione della resilienza del sistema logistico, alle modalità di assicurare la sostenibilità della « logistica dell'ultimo miglio » nei centri urbani, anche alla luce del progressivo cambiamento delle abitudini dei cittadini e dell'evoluzione dei modelli di *business* che stanno ponendo nuove esigenze di razionalizzazione del servizio; con riferimento al trasporto aereo, rileva l'esigenza di favorire un rafforzamento del sistema, con particolare riguardo al settore del cargo aereo e la necessità di difendere quanto fatto in questi anni per definire politiche di sviluppo generali, che vanno necessariamente rafforzate in una fase di difficoltà derivante dal drammatico crollo della domanda a seguito della crisi del COVID-19; rispetto alla situazione dei porti, giudica positivamente l'analisi degli effetti delle riforme effettuate con particolare riferimento alla realizzazione delle Autorità di sistema portuale, nonché l'obiettivo di intervenire al fine di favorire gli investimenti nelle aree portuali. Con riferimento al settore delle telecomunicazioni ribadisce, infine, l'indispensabilità di un rapido completamento della rete a banda ultralarga, per consentire il pieno dispiegamento delle potenzialità del 5G, sottolineando l'esi-

genza di assumere ogni iniziativa per snellire le procedure burocratiche per la realizzazione della medesima rete. Richiama in proposito il documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulle nuove tecnologie nelle telecomunicazioni, con particolare riguardo alla transizione verso il 5G, approvato all'unanimità, presentato in un'iniziativa pubblica promossa dalla Commissione testé conclusasi.

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S), con riferimento al tema del completamento della rete ferroviaria dell'alta velocità, suggerisce al relatore di inserire un esplicito riferimento alla necessità che nell'ambito del rafforzamento dei collegamenti in Calabria sia riconosciuta adeguata autonomia nel potenziamento ad entrambi i versanti sia Adriatico che Jonico.

Carmela GRIPPA (M5S), in merito al ruolo che dovrà svolgere ANSFISA, ritiene opportuno inserire nella proposta di parere un esplicito riferimento al fatto che tale organismo non risulta ancora pienamente operativo.

Diego SOZZANI (FI) osserva come in condizioni ordinarie il Programma nazionale di riforma viene esaminato congiuntamente al Documento di economia e finanza, di cui costituisce una delle sezioni, e il voto parlamentare è uno solo relativo al DEF nel suo complesso.

Le condizioni del tutto particolari in cui il governo è stato chiamato a redigere il DEF e nelle quali si è dovuto svolgere l'esame del documento, nel pieno della pandemia da COVID-19, ha consentito in via eccezionale la presentazione e l'esame separato prima del DEF, nel quale sono state individuate le previsioni macroeconomiche e gli obiettivi da conseguire a livello di bilancio pubblico, e successivamente la presentazione del programma nazionale di riforma (PNR), sul quale ora il Parlamento è chiamato ad esprimersi.

Evidenzia quindi che il suo gruppo, avendo già espresso un voto contrario sul DEF, non potrà che esprimere il medesimo orientamento anche sul PNR.

Nel merito osserva che il documento in materia di trasporti è estremamente generico e si limita a riconfermare obiettivi già previsti negli anni precedenti senza che su tali progetti vi sia stato un avanzamento concreto.

Il PNR in diversi passaggi fa riferimento al « Piano Italia Veloce », che è la forma che quest'anno assume l'allegato infrastrutture al DEF, e inevitabilmente rimanda alle norme inserite in materia di semplificazioni nel decreto in corso di esame presso il Senato. Nel predetto decreto all'articolo 9 si fa riferimento alla nomina di commissari straordinari per una serie di opere che hanno mostrato un elevato tasso di criticità per la fase progettuale o per la loro realizzazione pratica, ma sempre il medesimo articolo rinvia ad una serie di provvedimenti attuativi, cui spetterà individuare materialmente le opere per le quali sarà nominato il commissario straordinario.

Nello specifico, il capitolo del PNR dedicato alle infrastrutture e trasporti, come anticipato, non fa che elencare obiettivi di cui si parla da tempo, ma che in concreto non si raggiungono e non progrediscono in maniera apprezzabile, come ad esempio l'estensione delle tratte dell'alta velocità ferroviaria in particolare nel meridione o il completamento della direttrice Torino-Milano- Brescia-Verona-Padova, con il tratto Verona-Padova che ad oggi, dal 1996, non è ancora arrivato alla fase di progettazione esecutiva.

Osserva che nel documento il Governo annuncia l'aggiornamento del Piano Nazionale Aeroporti, senza specificarne i contenuti, e ribadisce l'obiettivo di garantire servizi di trasporto pubblico locale più efficienti attraverso la modifica dei criteri di riparto del TPL, abbandonando il criterio della spesa storica per sostituirlo con quello del costo *standard*, quando di anno in anno questo « salto » viene automaticamente rimandato, procedendo sulla base dei vecchi criteri di riparto.

Evidenzia, altresì, che dove il piano è meno generico, indicando cifre stanziare e anche provvedimenti in corso di esecuzione, esso si riferisce ad obiettivi sui quali

il gruppo di Forza Italia ha espresso dissenso o perplessità, come ad esempio sulle risorse stanziare, e da ultimo integrate anche con il decreto-legge cd. « Rilancio », per la realizzazione di nuove piste ciclabili urbane cui la legge di bilancio aveva destinato un primo finanziamento di 150 milioni per il triennio 2022-2024, integrati con ulteriori 140 milioni di cui il PNR annuncia il prossimo riparto.

Tanta genericità, in particolare in merito ad un piano compiuto di logistica nazionale in grado di interconnettere porti, ferrovie, strade e aeroporti, è ancora più preoccupante alla luce dei finanziamenti europei di cui l'Italia beneficerà nell'ambito dei piani di contrasto alla crisi economica prodotta dal COVID-19, perché tali risorse dovrebbero essere vincolati ad una serie di progetti già definiti e da realizzare. Si tratta di progetti e strategia che il governo, almeno a leggere il PNR, sembra essere molto lontano dall'aver in concreto realizzato.

Anche sul fronte delle telecomunicazioni elettroniche, materia di competenza della Commissione, i passaggi del PNR sono a dir poco timidi ed in alcuni casi eccessivamente edulcorati. A fronte dell'evidente disastro per quanto riguarda la tempistica del piano di infrastrutturazione della banda ultra larga, e in merito al quale sono state approvate alla Camera una serie di mozioni, in alcune delle quali (quella di Forza Italia) si impegnava il governo a procedere a commissariamenti, nel Piano ci si limita a dire che « si intende accelerare » senza specificare modalità e soprattutto tempistiche.

Sottolinea infine che il passaggio sul 5G è a suo giudizio quasi umoristico, perché facendo riferimento alle numerose e ingiustificate resistenze che le amministrazioni locali oppongono all'installazione di impianti, il Governo scrive testualmente che « a tale proposito sarebbe auspicabile uniformare l'iter autorizzativo da seguire in caso di realizzazione di impianti di telecomunicazione ». Dal momento che tale azione unificatrice delle procedure a livello nazionale spetta al Governo stesso, non si capisce il senso del ricorso

al modo condizionale, dal quale non si può che evincere che il governo non sia intenzionato a procedere in tal senso.

Elena MACCANTI (LEGA) esprime un giudizio fortemente negativo sul documento in esame, che, oltre alle questioni di competenza della Commissione trasporti, preannuncia misure anche in altri settori che il gruppo della Lega non condivide, in quanto volte a smontare importanti interventi del precedente governo.

Passando alle questioni di settore più strettamente di competenza della Commissione, osserva come il documento non contenga nulla di innovativo e si limiti a elencare opere già previste e finanziate addirittura da una delibera del CIPE del 2017. Con particolare riguardo alle opere infrastrutturali, segnala l'urgenza di sbloccare la realizzazione di alcune opere strategiche e di prevedere urgenti misure relative alla manutenzione delle infrastrutture anche stradali nonché un'opera di monitoraggio attento delle opere medesime.

Con riferimento agli interventi di mobilità dolce, ribadisce la contrarietà della Lega sempre dichiarata riguardo allo stanziamento di 120 milioni di euro per l'attribuzione del *bonus* per i monopattini e le biciclette, a fronte di soli 100 milioni di euro per l'introduzione di incentivi per il rinnovo del parco dei mezzi pesanti nonché per la sostituzione del parco auto privato, misure di cui le imprese hanno quanto mai bisogno per poter riprendere la loro attività. Dopo avere ribadito l'importanza di prevedere una serie di incentivi anche per l'acquisto di auto nuove mediante il meccanismo della rottamazione, rileva inoltre come manchi del tutto qualunque tipo di intervento per la regione Sardegna che presenta criticità del tutto peculiari. Con riferimento al tema delle telecomunicazioni, segnala la necessità di dare attuazione alle risoluzioni approvate dalla Commissione trasporti sulla banda ultralarga al fine di ampliare l'offerta per i cittadini e le imprese e consentire il superamento del *digital divide*.

Mauro ROTELLI (FDI) si associa preliminarmente agli interventi dei colleghi dell'opposizione che lo hanno preceduto, rilevando come sulla questione dell'individuazione delle opere strategiche si assista ad uno scontro in seno alla maggioranza tra due impostazioni opposte, che prevedono la nomina di un singolo commissario per ogni opera ovvero l'attribuzione dei relativi poteri all'ANAS, con riferimento a tutte le opere, evidenziando come tale scelta non sia irrilevante sia sul piano della tempestività degli interventi che sul piano dei costi. Con riferimento alle opere infrastrutturali considerate strategiche, ricorda le recenti dichiarazioni sia della ministra De Micheli che del presidente della regione Zingaretti relativamente all'opera Orte-Civitavecchia interamente finanziata e di cui manca la realizzazione degli ultimi 18 chilometri, richiamando la missione della Commissione svolta con riferimento a tale opera; ricordando le dichiarazioni allora rilasciate dal collega Lorenzoni, sottolinea l'assenza nell'attuale maggioranza di un'idea di sviluppo del Paese. Preannuncia quindi il voto contrario del suo gruppo sul documento in esame.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, ringrazia innanzitutto i colleghi intervenuti per gli spunti e suggerimenti assai numerosi, rilevando come sia difficile misurarsi con un documento molto complesso che affronta temi articolati e assai diversi tra loro. In generale, ricorda che il documento relativo al Programma nazionale di riforma indica le linee generali che il governo intende seguire in ordine ai vari settori, mentre la definizione delle misure puntuali è rimessa a due documenti diversi, al Piano generale dei trasporti e della logistica e al Documento pluriennale di pianificazione.

Con riferimento alle osservazioni della collega Barbuto, non ritenendo opportuno indicare le singole opere specifiche, condivide l'opportunità di un riferimento alla necessità di garantire la pari autonomia dei collegamenti di entrambi i versanti della regione Calabria; sottolinea in pro-

posito come, nell'ambito del potenziamento del rafforzamento delle infrastrutture ferroviarie nelle regioni del Mezzogiorno, l'obiettivo sia quello di garantire un identico collegamento in termini di tempi fra la capitale e i principali capoluoghi di regione. Con riferimento all'osservazione sul ruolo di ANSFISA, condivide l'opportunità di rimarcare la necessità che sia garantita la piena operatività di tale organismo. Rispetto alle considerazioni del collega Sozzani, nel condividere l'importanza del passaggio dal sistema della spesa storica al sistema dei costi *standard*, ritiene che sia una questione molto delicata da attuare, essendo molto difficile individuare una linea comune di accordo con le singole regioni sulle quali la modifica del parametro ha un impatto diverso. Rispetto al tema delle opere strategiche e alla nomina di commissari straordinari, ritiene che durante l'esame del decreto-legge in materia di semplificazioni, attualmente all'esame del Senato, vi sarà certamente l'opportunità di esaminare con maggiore dettaglio ed attenzione le criticità sollevate.

Più in generale dichiara quindi di condividere nel merito anche le considerazioni che sono state svolte in materia di banda ultra larga, di politica per i porti nonché sulla questione del rinnovo del parco auto e dei mezzi pesanti. Chiede quindi alla presidenza una breve sospensione della seduta al fine di poter valutare le modifiche da apportare alla proposta di parere da lui elaborata.

Raffaella PAITA (IV) esprime apprezzamento per il lavoro svolto dal collega Gariglio su un documento certamente complesso e articolato. Desidera portare all'attenzione della Commissione due questioni centrali relative al ruolo svolto da ANSFISA che deve certamente essere rafforzato e di cui deve essere garantita tempestivamente l'operatività anche al fine di tutelare la credibilità delle promesse fatte dal governo.

Sul tema delle opere strategiche ritiene che occorra coordinare il contenuto di quanto previsto nell'allegato in materia di

infrastrutture circa l'individuazione delle opere considerate strategiche con quanto previsto dal decreto-legge in materia di semplificazioni, valutando anche l'opportunità di considerare l'allegato sulle infrastrutture un perimetro generale da cui partire per ulteriori riflessioni in merito alla questione della nomina dei commissari straordinari. Con riferimento alla discussione in atto sul decreto-legge in materia di semplificazioni, ritiene che le Camere possano svolgere un ruolo efficace anche nell'indicare nuove priorità senza per questo voler entrare nel merito di quali siano i soggetti più titolati a poter svolgere il ruolo di organismo commissariale.

La seduta, sospesa alle 14.50, è ripresa alle 15.15.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, illustra le modifiche apportate alla proposta di parere volte a recepire la gran parte delle osservazioni emerse nel dibattito.

In particolare, evidenzia di aver inserito un'esplicita sottolineatura della necessità che vengono adottati tempestivamente il Piano generale dei trasporti e della logistica nonché il Documento pluriennale di pianificazione, al fine di dare piena attuazione alle politiche indicate nell'allegato III Italia veloce. Con riferimento al ruolo di ANSFISA, evidenzia l'opportunità di garantire che tale organismo sia messo nelle condizioni di svolgere integralmente le funzioni adesso assegnate dalla normativa vigente in tempi assolutamente brevi. Rispetto al tema dell'Alta Velocità conferma di aver esplicitamente inserito un riferimento alla necessità che siano garantiti autonomi e sufficienti collegamenti nella regione Calabria per entrambi i versanti adriatico e jonico. Segnala infine di avere inserito un esplicito riferimento all'opportunità che il Governo dia corso a politiche che incentivino il rinnovo del parco mezzi dedicati alla logistica nonché l'acquisto di auto a minor impatto ambientale al fine di migliorare la qualità dell'aria soprattutto nei centri urbani; con riferimento all'allegato III, fa presente di

aver voluto specificare che esso individua le priorità strategiche del Paese e quanto in esso indicato potrà utilmente essere coordinato con le risultanze della discussione in atto sul decreto-legge in materia di semplificazioni.

Elena MACCANTI (LEGA) esprime apprezzamento per la sensibilità mostrata dal relatore nel voler recepire alcune delle osservazioni avanzate dal suo gruppo; ciononostante ritiene che il documento non sia nel complesso condivisibile, pur giudicando molto costruttivo il dibattito svoltosi in seno alla Commissione.

Diego SOZZANI (FI) dichiara di condividere le integrazioni preannunciate dal relatore. Con particolare riferimento alle opere relative all'Alta Velocità, desidera precisare che occorre tenere separati il concetto di Alta Capacità da quello di Alta Velocità e che riguardo al Mezzogiorno si tratta di interventi di mero potenziamento delle linee e del numero di treni.

Più in generale, sulla questione della semplificazione e della realizzazione delle opere giudicate strategiche segnala che proprio a seguito dell'emanazione del decreto-legge in materia di semplificazioni molti bandi di opere urgenti sono stati bloccati in attesa dell'approvazione del provvedimento. Conferma quindi il voto contrario del gruppo di Forza Italia, giudicando il parere non particolarmente incisivo rispetto alla necessità di dare un segnale concreto di sostegno alle imprese e ai cittadini.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, rispetto alla questione della differenza tra Alta Capacità e Alta velocità e Alta velocità di rete dichiara di non condividere le considerazioni del collega Sozzani. A tale specifico riguardo ritiene opportuno suggerire alla presidenza che la Commissione trasporti svolga un breve ciclo di audizioni di esperti in materia al fine di approfondire una questione tecnica certamente molto delicata.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI esprime un orientamento favorevole sulla proposta di parere del relatore così come

ulteriormente modificata, giudicando assai costruttivo l'ampio confronto svoltosi in Commissione su temi assai rilevanti.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore nel testo riformulato (vedi allegato 2).

La seduta termina alle 15.25.

RISOLUZIONI

Martedì 28 luglio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 15.25.

7-00511 Marino: Iniziative in materia di esami per la patente di guida e di revisioni.

7-00513 Sozzani: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida, di autoscuole e di revisioni.

7-00520 Maccanti: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida, di revisioni e di documento unico di circolazione.

7-00521 Pizzetti: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida e di autoscuole.

7-00522 Silvestroni: Iniziative in materia di organizzazione degli uffici della motorizzazione civile, di esami per la patente di guida e di autoscuole.

(Seguito della discussione congiunta e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni, rinviata nella seduta del 22 luglio.

Elena MACCANTI, intervenendo sull'ordine dei lavori, pur apprezzando la presenza del sottosegretario Traversi, del quale riconosce la costante disponibilità, chiede alla presidenza che sulle risoluzioni in esame possa essere presente il sottosegretario Giancarlo Cancellieri, che di fatto sta seguendo in prima persona la questione delle autoscuole, come del resto risulta dalle numerose dichiarazioni e comunicati diffusi nelle ultime settimane.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia la discussione congiunta ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.30.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Martedì 28 luglio 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.30 alle 15.35.

ALLEGATO 1

**Programma Nazionale di Riforma per l'anno 2020, di cui alla III
Sezione del Documento di economia e finanza 2020. Doc. LVII, n. 3
– Sezione III e Allegati.**

PROPOSTA DI PARERE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il Programma Nazionale di Riforma per l'anno 2020, di cui alla III Sezione del Documento di economia e finanza 2020 (Doc. LVII, n. 3 – Sezione III) e i relativi allegati, in particolare l'allegato #italiaveloce – L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica ed infrastrutture;

considerata l'ampiezza del programma di riforme descritto e la natura strategica delle scelte prospettate nel documento;

evidenziata l'importanza del 5G che porterà a significative innovazioni sia nel campo della mobilità (ad esempio con il progressivo sviluppo della guida autonoma) sia con riferimento al monitoraggio della sicurezza delle infrastrutture, oltre che con riferimento agli effetti in settori come la logistica, il trasporto urbano intelligente e lo sviluppo delle *smart cities*;

sottolineato come il Documento si soffermi sulle iniziative per la messa in sicurezza delle grandi infrastrutture (ad esempio ponti e gallerie) sia nel settore stradale sia in quello ferroviario, e sul ruolo che dovrà svolgere in questo quadro l'ANSFISA che, oltre a continuare a svolgere la propria attività con riferimento al settore ferroviario, dovrà assicurare la sicurezza anche delle strutture stradali e autostradali;

riconosciuta la scelta, delineata dal documento, di prospettare la rete di tra-

sporti nazionale in una visione unitaria, come rete integrata, intermodale e comprensiva delle forme di « mobilità dolce »;

valutato positivamente l'intendimento di conformare la nostra politica infrastrutturale e dei trasporti agli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030, con particolare riferimento agli obiettivi in termini di costruzione di città e comunità sostenibili (obiettivo 11) e in materia di contrasto al cambiamento climatico (obiettivo 13);

evidenziato, in questo quadro, il contributo che possono fornire per uno sviluppo sostenibile delle nostre aree metropolitane e delle concentrazioni urbane di medie dimensioni, gli investimenti nel trasporto pubblico locale, sia relativamente a nuove infrastrutture per il trasporto rapido di massa sia in materia di rinnovo del materiale rotabile così da assicurare servizi più adeguati e sostenibili in termini di emissioni;

valutato positivamente il disegno di completamento della rete ferroviaria AV, in una logica di alta velocità di rete, utilizzando al meglio le risorse di *Connecting Europe facility* per completare la rete nazionale anche al Sud, in particolare sulla direttiva strategica tra Salerno e Reggio Calabria e per rafforzare i collegamenti trasversali tra area Tirrenica e Area Adriatico-Jonica, migliorando l'integrazione ferroviaria del nostro Paese;

tenuto conto dell'esigenza di ripartire equamente gli investimenti sul territorio nazionale, anche la fine di rafforzare

le aree della nostra rete ferroviaria che sono state fino ad ora escluse dai benefici dell'Alta Velocità, con particolare riferimento alle aree del Sud;

valutato positivamente l'intendimento di continuare la politica diretta a favorire lo shift modale dalla gomma al ferro con riferimento al trasporto delle merci, in linea con gli indirizzi seguiti negli ultimi anni, che indicavano come strategico l'obiettivo di favorire per ragioni di sostenibilità il rafforzamento di tale opzione modale;

considerati con favore gli indirizzi formulati per rafforzare la logistica, con particolare riguardo alla promozione della resilienza del sistema logistico, alle modalità di assicurare la sostenibilità della «logistica dell'ultimo miglio» nei centri urbani, anche alla luce del progressivo cambiamento delle abitudini dei cittadini e dell'evoluzione dei modelli di business che stanno ponendo nuove esigenze di razionalizzazione del servizio;

rilevata, con riferimento al trasporto aereo, l'esigenza di favorire un rafforza-

mento del nostro sistema, con particolare riguardo al settore del cargo aereo e la necessità di difendere quanto fatto in questi anni per definire politiche di sviluppo generali, che vanno necessariamente rafforzate in una fase di difficoltà derivante dal drammatico crollo della domanda a seguito della crisi del COVID-19;

valutati positivamente, rispetto alla situazione dei nostri porti, l'analisi degli effetti delle riforme effettuate con particolare riferimento alla realizzazione delle Autorità di sistema portuale, nonché l'obiettivo di intervenire al fine di favorire gli investimenti nelle aree portuali;

ribadita infine, con riferimento al settore delle telecomunicazioni, l'indispensabilità di un rapido completamento della rete a banda ultralarga, per consentire il pieno dispiegamento delle potenzialità del 5G, e condivisa l'esigenza di assumere ogni iniziativa per snellire le procedure burocratiche per la realizzazione della medesima rete,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

**Programma Nazionale di Riforma per l'anno 2020, di cui alla III
Sezione del Documento di economia e finanza 2020. Doc. LVII, n. 3
– Sezione III e Allegati.**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il Programma Nazionale di Riforma per l'anno 2020, di cui alla III Sezione del Documento di economia e finanza 2020 (Doc. LVII, n. 3 – Sezione III e Allegati),

considerata l'ampiezza del programma di riforme descritto e la natura strategica delle scelte prospettate nel documento;

sottolineata la necessità che vengano adottati il Piano generale dei trasporti e della logistica, con una visione al 2030 delle politiche, nonché il primo Documento pluriennale di pianificazione, per dare piena attuazione alle politiche indicate nell'allegato Italia veloce;

evidenziata l'importanza del 5G che porterà a significative innovazioni sia nel campo della mobilità (ad esempio con il progressivo sviluppo della guida autonoma) sia con riferimento al monitoraggio della sicurezza delle infrastrutture, oltre che con riferimento agli effetti in settori come la logistica, il trasporto urbano intelligente e lo sviluppo delle *smart cities*;

sottolineato come il Documento si soffermi sulle iniziative per la messa in sicurezza delle grandi infrastrutture (ad esempio ponti e gallerie) sia nel settore stradale sia in quello ferroviario, e sul ruolo che dovrà svolgere in questo quadro l'ANSFISA che, oltre a continuare a svolgere la propria attività con riferimento al settore ferroviario, dovrà assicurare la si-

curezza anche delle strutture stradali e autostradali; a questo proposito si sottolinea la necessità di garantire che ANSFISA sia messa nelle condizioni di svolgere integralmente le funzioni ad essa assegnate dalla normativa, in tempi assolutamente brevi;

riconosciuta la scelta, delineata dal documento, di prospettare la rete di trasporti nazionale in una visione unitaria, come rete integrata, intermodale e comprensiva delle forme di « mobilità dolce »;

valutato positivamente l'intendimento di conformare la nostra politica infrastrutturale e dei trasporti agli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030, con particolare riferimento agli obiettivi in termini di costruzione di città e comunità sostenibili (obiettivo 11) e in materia di contrasto al cambiamento climatico (obiettivo 13);

evidenziato, in questo quadro, il contributo che possono fornire per uno sviluppo sostenibile delle nostre aree metropolitane e delle concentrazioni urbane di medie dimensioni, gli investimenti nel trasporto pubblico locale, sia relativamente a nuove infrastrutture per il trasporto rapido di massa sia in materia di rinnovo del materiale rotabile così da assicurare servizi più adeguati e sostenibili in termini di emissioni;

valutato positivamente il disegno di completamento della rete ferroviaria AV, in una logica di alta velocità di rete, utilizzando al meglio le risorse di *Connecting Europe facility* per completare la rete

nazionale anche al Sud, in particolare sulla direttiva strategica tra Salerno e Reggio Calabria, e per garantire autonomi e sufficienti collegamenti AVR per i versanti adriatico e jonico;

tenuto conto dell'esigenza di ripartire equamente gli investimenti sul territorio nazionale, anche la fine di rafforzare le aree della nostra rete ferroviaria che sono state fino ad ora escluse dai benefici dell'Alta Velocità, con particolare riferimento alle aree del Sud;

valutato positivamente l'intendimento di continuare la politica diretta a favorire lo *shift* modale dalla gomma al ferro con riferimento al trasporto delle merci, in linea con gli indirizzi seguiti negli ultimi anni, che indicavano come strategico l'obiettivo di favorire per ragioni di sostenibilità il rafforzamento di tale opzione modale;

considerati con favore gli indirizzi formulati per rafforzare la logistica, con particolare riguardo alla promozione della resilienza del sistema logistico, alle modalità di assicurare la sostenibilità della «logistica dell'ultimo miglio» nei centri urbani, anche alla luce del progressivo cambiamento delle abitudini dei cittadini e dell'evoluzione dei modelli di business che stanno ponendo nuove esigenze di razionalizzazione del servizio;

rilevata, con riferimento al trasporto aereo, l'esigenza di favorire un rafforzamento del nostro sistema, con particolare riguardo al settore del cargo aereo e la necessità di difendere quanto fatto in questi anni per definire politiche di svi-

luppo generali, che vanno necessariamente rafforzate in una fase di difficoltà derivante dal drammatico crollo della domanda a seguito della crisi del COVID-19;

valutati positivamente, rispetto alla situazione dei nostri porti, l'analisi degli effetti delle riforme effettuate con particolare riferimento alla realizzazione delle Autorità di sistema portuale, nonché l'obiettivo di intervenire al fine di favorire gli investimenti nelle aree portuali;

ribadita infine, con riferimento al settore delle telecomunicazioni, l'indispensabilità di un rapido completamento della rete a banda ultralarga, per consentire il pieno dispiegamento delle potenzialità del 5G, e condivisa l'esigenza di assumere ogni iniziativa per snellire le procedure burocratiche per la realizzazione della medesima rete;

sottolineata l'opportunità di dare corso a politiche che incentivino il rinnovo del parco mezzi dedicati alla logistica nonché l'acquisto di auto a minor impatto ambientale, al fine di migliorare la qualità dell'aria soprattutto nei centri urbani;

rilevato infine che l'allegato III (Italia veloce), relativo alle infrastrutture, individua le priorità strategiche del Paese e potrà essere coordinato con la discussione in atto sul decreto-legge in materia di semplificazioni,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.