

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

DELIBERAZIONE DI RILIEVI:

Schema di relazione all'Assemblea sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del <i>Recovery Fund</i> (Rilievi alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	136
---	-----

RISOLUZIONI:

7-00494 Mulè: Sulla pubblicità non luminosa sui veicoli delle ONLUS, delle associazioni di volontariato e delle associazioni sportive dilettantistiche (<i>Discussione e rinvio</i>)	138
--	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	139
---	-----

DELIBERAZIONE DI RILIEVI:

Schema di relazione all'Assemblea sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del <i>Recovery Fund</i> (Rilievi alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Deliberazione di rilievi</i>)	139
---	-----

ALLEGATO 1 (<i>Proposta di rilievi della Relatrice</i>)	143
---	-----

ALLEGATO 2 (<i>Rilievi approvati</i>)	152
---	-----

RISOLUZIONI:

7-00494 Mulè: Sulla pubblicità non luminosa sui veicoli delle ONLUS, delle associazioni di volontariato e delle associazioni sportive dilettantistiche (<i>Seguito della discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione 7-00494</i>)	142
--	-----

ALLEGATO 3 (<i>Testo della risoluzione approvato</i>)	161
---	-----

AVVERTENZA	142
------------------	-----

ERRATA CORRIGE	142
----------------------	-----

DELIBERAZIONE DI RILIEVI

Martedì 29 settembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 13.50.

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

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di relazione all'Assemblea, rinviato nella seduta del 23 settembre 2020.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che il Governo ha comunicato di non essere in grado di garantire la partecipazione di un suo rappresentante alla seduta in corso. Sottolineando quindi la rilevanza del provvedimento all'ordine del giorno e l'opportunità che al suo esame partecipi un rappresentante dell'Esecutivo, segnala di aver chiesto al presidente della Commissione bilancio, onorevole Melilli, di disporre di ulteriori ore di tempo per la formulazione dei previsti rilievi. Propone quindi, in attesa di una risposta da parte del presidente Melilli, di sospendere la seduta e avverte che, qualora la richiesta

di dilazione dovesse avere esito negativo, la Commissione svolgerà i propri lavori senza la partecipazione di esponenti del Governo.

Giorgio MULÈ (FI), intervenendo sull'ordine dei lavori, in attesa di riprendere l'esame dello schema di relazione all'Assemblea, propone di procedere all'esame della risoluzione a sua prima firma 7-00494.

Raffaella PAITA, *presidente*, dichiarandosi in linea di principio favorevole alla proposta dell'onorevole Mulè, evidenzia comunque la necessità di una sospensione della seduta per effettuare le verifiche necessarie all'organizzazione dei lavori della Commissione per la giornata odierna. Quindi, non essendovi obiezioni, sospende la seduta.

La seduta, sospesa alle 13.55, è ripresa alle 14.15.

Raffaella PAITA, *presidente*, conferma l'attuale impossibilità per i rappresentanti del Governo di partecipare alla seduta della Commissione. Avverte poi che il presidente della Commissione bilancio ha confermato la necessità che la Commissione formuli i rilievi di propria competenza entro le ore 15 della giornata odierna.

Giorgio MULÈ (FI) stigmatizza l'assenza di rappresentanti del Governo e sottolinea come questo comportamento si ponga in aperto contrasto con la volontà di dialogo e confronto con l'opposizione dichiarata dalla Ministra delle infrastrutture e dei trasporti nell'audizione del 23 settembre scorso. Ritiene pertanto che il Governo debba ora assumersi la responsabilità dell'inevitabile ritardo con il quale la Commissione formulerà i propri rilievi alla Commissione bilancio. Evidenzia infine come, in virtù della pari dignità del lavoro di tutte le Commissioni parlamentari, non spetti al presidente Melilli il potere di fissare i tempi dei lavori parlamentari ed annuncia che, qualora si in-

tendesse proseguire l'esame della relazione senza la partecipazione di esponenti del Governo, il suo gruppo abbandonerà la seduta.

Alessandro MORELLI (LEGA), ricordando la contrarietà del proprio gruppo all'utilizzo dei fondi europei, osserva come il Governo, con la sua assenza, stia di fatto impedendo l'esame del provvedimento da parte della Commissione. Rileva inoltre l'incapacità della maggioranza di raggiungere un accordo sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del *Recovery Fund* e ritiene inaccettabile che il presidente della Commissione Bilancio possa interferire nell'organizzazione dei lavori della Commissione trasporti, che peraltro sono condizionati dall'assenza del Governo.

Quindi, sottolineando l'importanza della tematica all'ordine del giorno, che necessiterebbe di un'accurata disamina, anche per i suoi effetti sull'indebitamento futuro del Paese, chiede alla presidente di ribadire al Governo la necessità che un suo rappresentante partecipi ai lavori della Commissione, evidenziando che, in caso contrario, il proprio gruppo non parteciperà al voto in Commissione e manifesterà con forza la propria contrarietà alla Relazione nel corso del successivo esame in Assemblea.

Davide GARIGLIO (PD) concorda sulla necessità che ai lavori della Commissione partecipi un rappresentante del Governo, in considerazione dell'estrema rilevanza della materia trattata, avente ad oggetto l'utilizzo di fondi europei di entità mai vista prima. Invita pertanto la Presidente a convocare una nuova seduta alla quale dovrà partecipare un rappresentante del Governo e si dichiara disponibile ad evidenziare la situazione al Presidente della Camera e al Presidente della Commissione bilancio, che non può impedire alla Commissione di svolgere il proprio lavoro.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) condivide quanto espresso dai colleghi precedentemente intervenuti in merito alla necessaria presenza di un rappresentante del Go-

verno ai fini dell'espressione dei rilievi da parte della Commissione.

Raffaella PAITA, *presidente*, assicura che durante la sospensione dei lavori è stato esperito ogni tentativo di assicurare la partecipazione di un rappresentante del Governo ai lavori della Commissione. Non essendo riuscita a ottenere alcun risultato, propone di convocare una nuova seduta al termine dei lavori pomeridiani dell'Assemblea, facendo presente alla Commissione bilancio come la responsabilità del ritardo nella formulazione dei rilievi sia da addebitare al Governo, che non è riuscito ad assicurare la presenza di un suo esponente alla seduta della Commissione trasporti.

Ringraziando i commissari per la disponibilità manifestata, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.

RISOLUZIONI

Martedì 29 settembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 14.30.

7-00494 Mulè: Sulla pubblicità non luminosa sui veicoli delle ONLUS, delle associazioni di volontariato e delle associazioni sportive dilettantistiche.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione.

Giorgio MULÈ (FI), segnalando come la risoluzione in oggetto sia stata proposta e sostenuta in particolare dalla collega Versace, evidenzia che il divieto di pubblicità non luminosa per conto di terzi sui veicoli concessi in comodato gratuito alle associazioni di volontariato abbia di fatto costretto molte associazioni a sospendere la propria attività di trasporto di persone

diversamente abili, per non incorrere in sanzioni.

Auspica quindi che il Governo si attivi in tempi brevi per dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 5, comma 4, della legge n. 120 del 2010, che consente l'apposizione di pubblicità sui veicoli in questione. Al riguardo ricorda che il Governo, rispondendo all'interpellanza urgente n. 648 dell'onorevole Versace, ha ribadito l'impegno a procedere alla piena attuazione della disciplina della materia, come già delineata dal legislatore.

Massimiliano CAPITANIO (LEGA) esprime il sostegno del proprio gruppo all'esigenza manifestata dall'onorevole Mulè e si augura che la questione possa trovare presto una positiva soluzione, onde consentire alle associazioni di volontariato di svolgere la propria preziosa attività sul territorio.

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

Giorgio MULÈ (FI) chiede il motivo per il quale non si proceda al voto della risoluzione.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che per procedere alla votazione è necessaria la presenza di un rappresentante del Governo.

Mauro ROTELLI (FdI) chiede di inserire l'esame della risoluzione nell'ordine del giorno della seduta che sarà convocata per la giornata odierna, al termine dei lavori pomeridiani dell'Assemblea, per l'esame dello schema di relazione all'Assemblea sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del *Recovery Fund*.

Raffaella PAITA, *presidente*, accoglie la richiesta testè formulata. Rinvia dunque il seguito della discussione.

La seduta termina alle 14.35.

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

Martedì 29 settembre 2020.

L'Ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.35 alle 14.45.

DELIBERAZIONE DI RILIEVI

Martedì 29 settembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Salvatore Margiotta.

La seduta comincia alle 19.35.

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

(Seguito dell'esame e conclusione – Deliberazione di rilievi).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di relazione all'Assemblea, rinviato nella seduta odierna.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, formula una proposta deliberazione di rilievi (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA si complimenta con la relatrice per il complesso e articolato lavoro svolto, che si muove nella direzione già tracciata dal Governo. Esprime pertanto parere favorevole sulla proposta di deliberazione di rilievi.

Edoardo RIXI (LEGA) osserva che la proposta di deliberazione formulata dalla relatrice non affronta il tema dell'LNG nel settore marittimo e della rete TEN-T *core*. Formula pertanto una proposta di integrazione dei rilievi che evidenzia l'esigenza di consentire il completamento della rete TEN-T *core* adeguando le infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario e il

completamento di «ultimo miglio» di porti e aeroporti della rete *core*, nonché, per quanto riguarda i porti, l'infrastrutturazione LNG e/o di altri impianti atti ad abbattere le emissioni portuali.

Mauro ROTELLI (FDI), dichiarandosi favorevolmente sorpreso per l'inserimento di un punto dedicato allo Stretto di Messina, chiede chiarimenti sulla definizione utilizzata di «infrastruttura stabile e veloce».

Giorgio MULÈ (FI) ringrazia la relatrice per il recepimento di alcune indicazioni formulate per le vie brevi dal gruppo di Forza Italia, tra le quali la realizzazione di un'opera sullo Stretto di Messina. A questo proposito propone di uscire dall'ambiguità, segnalando chiaramente che l'infrastruttura a cui si riferisce la proposta è un'infrastruttura di superficie. Ritiene infatti indispensabile precisare chiaramente la natura dell'opera che si intende realizzare, ai fini di una rapida realizzazione della stessa, come richiesto ai fini del finanziamento mediante il *Recovery Fund*.

Ricorda infine che il 1° settembre scorso la Commissione Affari finanziari della Conferenza delle regioni ha espressamente richiesto la realizzazione di un ponte sullo Stretto di Messina.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, evidenzia che la definizione utilizzata nella proposta di deliberazione è un punto di compromesso raggiunto nel corso dell'attuale discussione. Segnala quindi che la questione verrà approfondita in occasione dell'esame della risoluzione a sua prima firma sulle infrastrutture nell'Italia meridionale.

Luciano NOBILI (IV) ringrazia la relatrice per il lavoro svolto, che tiene conto delle diverse sensibilità espresse dai gruppi. Ritiene che vada apprezzato il ruolo centrale riservato nelle Linee guida del Governo alla spesa per infrastrutture. Propone quindi di accogliere le proposte formulate dal collega Rixi. Ricordando poi

la posizione favorevole del proprio gruppo nei confronti della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, segnala come la formula utilizzata nella proposta di deliberazione possa essere definita un alto livello di compromesso, fermo restando che la decisione finale verrà assunta dai capi delegazione delle forze di Governo.

Alessandro MORELLI (LEGA) si associa ai ringraziamenti espressi per il lavoro svolto dalla relatrice. Ricorda che la conservazione dei dati della pubblica amministrazione attraverso la tecnologia del *Cloud Computing* costituisce oggetto di una proposta di legge a sua prima firma, per il cui avvio si attende il consenso della Commissione Affari Costituzionali. Manifesta poi apprezzamento per le aperture alle iniziative private nella realizzazione della rete unica.

Esprime invece perplessità per la scelta di sostenere e incentivare prevalentemente la mobilità elettrica, anziché parlare più ampiamente di carburanti alternativi, come ad esempio l'idrogeno, che consentirebbe anche di evitare la supremazia della produzione cinese. Segnala quindi un aspetto, a suo parere importante, che dovrebbe essere previsto in occasione della concessione di benefici per l'acquisto di mezzi di trasporto meno inquinanti: si dovrebbe fissare un periodo di tempo entro il quale sia garantita la circolazione dei veicoli acquistati attraverso incentivi, per evitare che delibere assunte a livello locale impediscano l'utilizzo dei mezzi di trasporto finanziati anche con contributi pubblici.

Paolo FICARA (M5S) prende atto che il riferimento all'infrastruttura da realizzare sullo Stretto di Messina è il frutto di una mediazione che lascia aperte molte possibilità. Al riguardo evidenzia che il primo intervento che potrebbe essere realizzato sarebbe l'ammodernamento e il potenziamento del collegamento navale attualmente esistente, in modo da rendere anche possibile un rapido attraversamento ferroviario.

Davide GARIGLIO (PD), anche a nome del proprio gruppo, ringrazia la relatrice e tutti i gruppi che hanno collaborato alla formulazione della proposta di deliberazione. Sottolinea l'opportunità che dalla deliberazione della Commissione emerga la richiesta di destinare adeguate risorse alla realizzazione delle infrastrutture. In proposito ricorda come generalmente nel bilancio dello Stato i fondi per la realizzazione di investimenti nel settore dei trasporti siano scarsi e come invece questa tipologia di investimenti avrebbe notevoli effetti positivi per l'incremento del PIL. Propone quindi di indicare una percentuale delle risorse del *Recovery Fund* che dovrebbe essere destinata alla realizzazione di infrastrutture.

Con riferimento all'infrastruttura da realizzare sullo Stretto di Messina, propone di approfondire in tempi brevi la questione, in modo da sciogliere i nodi tuttora esistenti, ed evidenzia comunque la necessità che anche la Sicilia sia servita da treni ad alta velocità.

Massimiliano CAPITANIO (LEGA) si dichiara deluso dalla proposta di deliberazione formulata dalla relatrice. Oltre ad esprimere dubbi sull'effettiva erogazione delle risorse, osserva che la proposta dovrebbe formulare richieste più precise, sia in ordine alla quantificazione delle risorse da destinare alle infrastrutture di interesse della Commissione, come ad esempio la banda larga, sia in ordine a una precisa definizione della tempistica per la realizzazione delle opere previste. Con riferimento a quest'ultimo aspetto evidenzia che la mappatura digitale andrebbe conclusa nei primi mesi del 2021 e la digitalizzazione degli istituti scolastici dovrebbe essere realizzata entro la fine del corrente anno scolastico. Ritiene infine indispensabile coinvolgere le regioni nella attuazione degli investimenti previsti.

Luciano NOBILI (IV), in relazione a quanto evidenziato dal collega Morelli, ricorda come i comuni abbiano spesso acquistato, per lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale, mezzi inad-

guati sia in termini di emissioni inquinanti, sia di durata di vita residua.

Edoardo RIXI (LEGA), associandosi agli apprezzamenti per il lavoro svolto dalla relatrice, interviene in risposta alle affermazioni del collega Ficara sulla possibilità di finanziare con le risorse del *Recovery Fund* l'ammodernamento della flotta utilizzata per i collegamenti sullo Stretto di Messina. Ritiene inaccettabile una simile proposta, che potrebbe comportare una procedura per aiuti di Stato in ragione del suo intervento dannoso sulla concorrenza. Chiede quindi che, se si decidesse di realizzare quanto prospettato dal collega Ficara, analogo intervento dovrebbe essere realizzato per la continuità territoriale con la Sardegna e, più in generale, per tutta la flotta operante sul territorio nazionale.

Giorgio MULÈ (FI) esprime forte e decisa contrarietà nei confronti della possibilità che l'infrastruttura relativa allo Stretto di Messina possa consistere in un ammodernamento della flotta, anziché nella realizzazione di un'opera, richiedendo in proposito di conoscere l'orientamento del Governo.

Paolo FICARA (M5S) segnala come non sia possibile parlare di aiuti di Stato in quanto la flotta il cui ammodernamento si propone è quella che opera nell'ambito del contratto di servizio con Rete Ferroviaria Italiana-RFI.

Diego DE LORENZIS (M5S), ringraziando la relatrice per il lavoro svolto, propone di modificare la deliberazione, prevedendo che i mezzi di trasporto da incentivare non siano solo le auto elettriche ma tutti i veicoli a emissioni zero, anche per dare chiare indicazioni agli investitori. In proposito segnala anche l'opportunità di eliminare gli interventi a favore dei veicoli EURO 6, limitando le agevolazioni ai veicoli a zero emissioni, e ad utilizzare una terminologia più tecnica con riferimento alla ricarica delle batterie. Propone inoltre di prevedere l'estensione

dei benefici per tutti i bonus della mobilità. Infine, con riferimento al progetto di digitalizzazione dei trasporti, suggerisce di aggiungere allo stesso anche l'integrazione tariffaria.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA, in risposta alla sollecitazione del deputato Mulè, conferma che la proposta di deliberazione formulata dalla relatrice costituisce un buon punto di compromesso. Segnala quindi che al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è al lavoro una commissione che si occupa del tema.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, formula quindi una nuova proposta di deliberazione di rilievi che tiene conto di quanto emerso nel dibattito (*vedi allegato 2*).

Segnala in particolare che la nuova proposta recepisce le osservazioni degli colleghi Rixi, Morelli e De Lorenzis. Evidenzia invece di non aver ritenuto opportuno determinare una percentuale di risorse che dovrà essere destinata alla realizzazione degli investimenti di competenza della Commissione trasporti. Ritiene infatti una simile operazione molto complessa soprattutto con riferimento alle risorse per la digitalizzazione, che riguardano in realtà tutte le missioni da finanziare. Ricorda che il Ministro Amendola ha affermato che il 20 per cento delle risorse dovrebbe essere assegnato alla digitalizzazione, senza precisare se in questa finalità debbano essere ricomprese solo le infrastrutture verticali o anche altri interventi che però potrebbero essere ascritti ad altri settori. A titolo di esempio, cita la dichiarazione odierna del Ministro della salute, a suo avviso ampiamente condivisibile, secondo cui la casa diventerebbe il luogo di cura; è evidente come tale nuova impostazione richieda ingenti investimenti per la trasformazione digitale, senza che risulti chiaro se essi debbano essere ascritti alla missione relativa alla digitalizzazione o alla missione relativa alla salute.

Domenico FURGIUELE (LEGA) osserva che la finalità del *Recovery Fund* è costituita da uno stimolo dell'economia e che il gruppo Lega, pur condividendo questa finalità, contesta il metodo utilizzato nella definizione degli interventi, che saranno realizzati con risorse parzialmente derivanti da prestiti, quindi da restituire in futuro. Ritiene infatti che sia stato compilato un mero elenco di opere, privo di una visione organica che potrebbe contribuire anche a ridurre il divario tra Nord e Sud dell'Italia. I grandi assenti sono gli enti territoriali, che non verranno consultati per la realizzazione degli interventi, mentre il loro coinvolgimento potrebbe contribuire a un più rapido completamento delle opere. Annuncia quindi l'astensione del gruppo Lega sulla proposta di deliberazione di rilevi.

La Commissione approva la proposta di deliberazione di rilievi, nel testo riformulato dalla relatrice (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 21.

RISOLUZIONI

Martedì 29 settembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Salvatore Margiotta.

La seduta comincia alle 21.

7-00494 Mulè: Sulla pubblicità non luminosa sui veicoli delle ONLUS, delle associazioni di volontariato e delle associazioni sportive dilettantistiche.

(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione 7-00494).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione, rinviata nella seduta odierna.

Il Sottosegretario Salvatore MARGIOTTA, ringraziando l'onorevole Mulè per avere posto la questione della pubbli-

cità sui veicoli delle ONLUS, delle associazioni di volontariato e delle associazioni sportive dilettantistiche, esprime parere favorevole sulla risoluzione, che si conforma alla volontà del legislatore, alla quale non è stata data purtroppo ancora data attuazione.

Diego DE LORENZIS (M5S) si associa all'apprezzamento nei confronti della risoluzione. Osserva peraltro che, nell'articolo 57 del regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo Codice della strada sono indicate precise caratteristiche del pannello con il quale può essere realizzata la pubblicità non luminosa, caratteristiche che appaiono attualmente superate e ne chiede pertanto l'aggiornamento in occasione dell'emanazione del relativo provvedimento attuativo.

La Commissione approva all'unanimità la risoluzione Mulè 7-00494 (*vedi allegato 3*).

La seduta termina alle 21.05.

AVVERTENZA

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

COMITATO RISTRETTO

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.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 440 di mercoledì 23 settembre 2020, a pagina 237, nel sommario alla diciannovesima riga, e a pagina 242, seconda colonna, ventiseiesima riga, le parole: « su atti del Governo » sono soppresse.

ALLEGATO 1

Schema di relazione all'Assemblea sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del *Recovery Fund*.**PROPOSTA DI RILIEVI DELLA RELATRICE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata lo schema di relazione all'Assemblea sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del *Recovery Fund*, trasmesso dalla Commissione Bilancio;

vista la proposta di Linee guida per la definizione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), approvata, nei suoi contenuti essenziali, dal Comitato interministeriale per gli affari europei (CIAE) del 9 settembre 2020 e trasmessa alle Camere dal Presidente del Consiglio il 15 settembre 2020;

vista la Strategia annuale per la crescita sostenibile 2021, di cui alla Comunicazione della Commissione europea al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, alla Banca centrale europea, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni e alla Banca europea per gli investimenti del 17 settembre 2020 (COM(2020) 575 final);

sottolineato che due pilastri fondamentali su cui si baserà il PNRR sono la digitalizzazione e innovazione e la realizzazione di infrastrutture per la mobilità;

considerato che:

il PNRR è il più importante strumento a disposizione degli Stati membri nell'ambito del Next Generation EU. La risposta alla crisi pandemica sarà tanto più efficace quanto più puntuale sarà l'identificazione di priorità reali per una corretta allocazione delle risorse;

in questo contesto, è noto come l'emergenza epidemiologica abbia messo in evidenza la strategicità dello sviluppo delle reti di telecomunicazioni atte a consentire una digitalizzazione pervasiva, ubiqua e inclusiva: dalla didattica a distanza, alla telemedicina, dalla spinta all'innovazione del sistema imprenditoriale fino alla coesione del tessuto sociale; è innegabile come tali processi rappresentino una leva essenziale per il nostro Paese;

a tale scopo, le linee guida essenziali sul PNRR approvate dal CIAE individuano come missione n. 1, la Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo, prevedendo il potenziamento delle infrastrutture tecnologiche, con il « completamento della rete nazionale ottica di telecomunicazioni » e « gli interventi per lo sviluppo delle reti 5G ». Questo approccio risulta essere coerente con quanto già previsto nel Programma Nazionale di Riforma del 2020, con riferimento alle infrastrutture materiali, laddove si prevede: (i) il rafforzamento degli investimenti per le infrastrutture di comunicazione con particolare riferimento al 5G e alle reti in fibra ottica, e, in continuità col Piano Banda Ultralarga (ii) un'accelerazione dei cantieri nelle cd. aree bianche;

gli interventi della fase II del Piano saranno inoltre concentrati sul sostegno alla domanda per l'attivazione di servizi ultraveloci in tutte le aree del Paese e nella diffusione di infrastrutture a banda ultralarga nelle cd. aree grigie;

rilevato che la Strategia annuale per la crescita sostenibile 2021 della Commis-

sione europea evidenzia che il dispositivo per la ripresa e la resilienza rappresenta un'opportunità unica per promuovere la trasformazione digitale di tutti i settori economici o sociali, compresi i servizi pubblici. Per garantirne l'effettiva attuazione, la Commissione propone che ciascun piano per la ripresa e la resilienza includa un livello minimo del 20 per cento di spesa relativa al digitale. In particolare:

1) gli Stati membri dovrebbero concentrarsi sulle riforme e sugli investimenti che migliorano la connettività. Si tratta, ad esempio, di promuovere ed agevolare la diffusione su vasta scala di reti ad altissima capacità, compresa la connettività 5G e Gigabit tra le famiglie nelle zone urbane e rurali e i grandi corridoi di trasporto, in linea con gli obiettivi dell'UE in materia di connettività 5G e Gigabit per il 2025. Mentre le aree urbane e i principali assi di trasporto terrestre dovrebbero essere coperti più rapidamente mediante finanziamenti privati, il dispositivo per la ripresa e la resilienza dovrebbe garantire entro il 2025 la copertura 5G ininterrotta più ampia possibile per tutte le zone;

2) lo sviluppo delle competenze digitali a tutti i livelli è una condizione indispensabile per garantire che tutti gli europei possano partecipare alla società e trarre beneficio dalla transizione digitale e che entro il 2025 la percentuale di europei di età compresa tra i 16 e i 74 anni con competenze digitali di base dovrebbe aumentare fino a raggiungere il 70 per cento;

3) l'identità europea e i principali servizi pubblici digitali dovrebbero essere modernizzati e accessibili a tutti. L'identificazione e l'autenticazione elettroniche sicure e a livello dell'UE nei rapporti con governi e privati e l'accesso ai loro servizi forniranno ai cittadini il controllo della loro identità e dei loro dati *online* e consentiranno l'accesso ai servizi digitali online. Entro il 2025 gli Stati membri dovrebbero garantire il rilascio dell'identità digitale europea (e-ID) e le pubbliche

amministrazioni dovrebbero fornire servizi pubblici digitali interoperabili, personalizzati e di facile utilizzo;

4) la transizione digitale dell'UE dipende dall'aumento delle capacità industriali europee di *cloud* di dati e dalla capacità di sviluppare i processori più potenti, all'avanguardia e sostenibili;

ricordato che nell'Indice di digitalizzazione dell'economia e della società (DESI, *Digital economy and society index*) della Commissione europea per il 2020, l'Italia si colloca al 25° posto fra i 28 Stati membri dell'UE, con un punteggio di 43,6 su 100, a fronte di una media UE di 52,5, risultando addirittura ultima nel settore delle competenze digitali e del capitale umano (32,6, a fronte di una media europea di 48);

rilevato che risulta comunque confortante il dato dell'OCSE secondo cui in Italia 9 studenti su 10 hanno un *computer* per i compiti a casa (la media Ocse è dell'89 per cento);

sottolineata la necessità della coerenza del Piano Nazionale degli investimenti da finanziare con il *Recovery Fund* con le strategie governative, in particolare, per le infrastrutture, con i programmi e gli interventi individuati in #italiaveloce, Allegato infrastrutture al Programma nazionale di riforma 2020, evidenziando che i principali interventi strategici definiti in #italiaveloce sono l'Alta velocità al sud e le trasversali Tirreno-Adriatico, la Logistica *Green* e il Programma di Mobilità sostenibile per ridurre il gap infrastrutturale e strumentale delle nostre città rispetto a quelle europee, riequilibrando il Nord e il sud del Paese. Allo stesso modo risulta opportuno un coordinamento delle iniziative trasversali come il Piano idrico nazionale e il Piano della mobilità sostenibile;

apprezzato che lo schema di relazione all'Assemblea trasmesso dalla Commissione Bilancio evidenzia che le risorse del programma NGEU dovranno essere rivolte a coniugare l'obiettivo della crescita

con quello della riduzione dei divari territoriali e indichi come obiettivo prioritario l'incremento degli investimenti pubblici nel Mezzogiorno, al fine di colmare, nel giro di alcuni anni, il divario infrastrutturale che rallenta la crescita di quei territori;

rilevato in proposito che nel Mezzogiorno gli investimenti pubblici in rapporto alla popolazione tra il 2008 e il 2016 sono risultati sistematicamente inferiori rispetto al Centro nord. Usando i dati del Sistema dei conti pubblici territoriali (Cpt), la ripartizione della spesa in conto capitale (ordinaria e aggiuntiva) per l'intero Paese e per le due macro aree, Centro-Nord e Mezzogiorno, nel periodo 2000-2018 mostra i seguenti elementi di interesse:

a) il calo drastico della spesa (ordinaria e aggiuntiva) in conto capitale della pubblica amministrazione (PA) per l'intero Paese, a partire dalla crisi del 2008. Rispetto al picco del 2008, la spesa, a prezzi costanti, passa da 61,7 miliardi a 34,6 miliardi nel 2018. Il trend di riduzione della spesa dopo il 2008 si interrompe nel 2015. Nel 2016 e 2017, il trend di riduzione riprende e proprio nel 2017 si raggiunge il minimo dell'intera serie, pari a 31,3 miliardi. Nel 2018, la spesa torna ad aumentare;

b) la spesa (ordinaria e aggiuntiva) in conto capitale della pubblica amministrazione nel Mezzogiorno nel 2018 rispetto al 2008 è dimezzata: 10,3 miliardi nel 2018 rispetto ai 21 miliardi del 2008, con una riduzione più significativa di quella evidenziata nel Centro-nord;

condiviso l'obiettivo di trasformare la Strategia nazionale per aree interne in una politica stabile e strutturale;

considerato che nella proposta di Linee guida per la definizione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) trasmessa dal Governo alle Camere, gli ambiti tematici dei *clusters* individuati nella missione « Infrastrutture per la mo-

bilità » non riconosce adeguata attenzione alla necessità di nuovi investimenti nella rete aeroportuale;

considerato che lo schema di relazione in esame sottolinea lo stretto collegamento tra i programmi di spesa finanziati sulla base del PNRR e le riforme di carattere strutturale che il Paese è chiamato a realizzare;

rilevato che lo schema di relazione in esame affronta il delicato tema del coinvolgimento del Parlamento, soffermandosi, per quanto riguarda la fase di attuazione del PNRR, sul monitoraggio da parte delle Commissioni permanenti,

VALUTA FAVOREVOLMENTE

lo schema di relazione e formula i seguenti rilievi:

rilevata l'importanza dello sviluppo infrastrutturale del Paese, la Commissione raccomanda una destinazione cospicua delle risorse del *Recovery Fund* nel settore delle infrastrutture, dei trasporti, dei porti, degli aeroporti e delle telecomunicazioni;

con riferimento alla missione n. 1, Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo:

si rileva l'esigenza di integrare lo schema di relazione all'Assemblea, con un riferimento alla politica della transizione digitale e dell'innovazione, nei seguenti termini, tenendo presente che la digitalizzazione è una missione di carattere trasversale che attraversa necessariamente tutte le altre:

« Il problema centrale dell'Italia è quello della trasformazione digitale che porta con sé quello delle competenze e quello della modifica in senso digitale dei modelli organizzativi già intrapresa da tempo dai Paesi europei.

In Italia abbiamo acquisito maggiore consapevolezza in tal senso a seguito dell'emergenza pandemica: si pensi, a titolo esemplificativo, all'uso, allestito in tutta fretta, degli strumenti di didattica a distanza nell'università e nella scuola.

Ma è necessario mettere tutto a sistema, partendo dal presupposto, anche nella valutazione delle linee guida proposte dal governo, che quello della trasformazione digitale è un problema trasversale che riguarda, sia pure in modo differenziato ma senza eccezione, tutte le sei missioni di intervento previste.

La modifica dei modelli organizzativi, che si tratti di imprese o di PA, passa attraverso l'utilizzo delle piattaforme digitali, strumenti di intervento a livello applicativo che in molti casi non esistono ancora nel Paese e che dovrebbero essere posti al centro del piano di rilancio. Infatti, è attraverso lo sviluppo delle piattaforme digitali e l'associata modifica dei modelli organizzativi che si accresce l'efficienza, si riducono i costi e si dà uno slancio nuovo a produttività e PIL senza escludere chi oggi non dispone delle competenze necessarie ad una piena transizione digitale.

Seguendo questo approccio si possono costruire, o valutare se già proposti come nel caso dei progetti del Governo, numerosi obiettivi progettuali che per la corretta declinazione tecnologica richiedono in parallelo l'attenta revisione dei processi del comparto di riferimento con chiara identificazione del modello di trasformazione digitale più appropriato.

Gli elementi abilitanti di questa *vision* di trasformazione, talvolta anche detta paradigma « *smart* », sono le sottostanti tecnologie di trasporto delle informazioni, fra cui la banda ultralarga, sia fissa che mobile, dunque lo sviluppo degli accessi in fibra ottica e il 5G, che però da soli non possono bastare, in quanto la qualità del servizio effettivamente percepita dipende altrettanto, se non addirittura di più, da sottosistemi come *l'edge computing*, il *cloud* di prossimità e l'intelligenza artificiale applicata al controllo e al monitoraggio delle reti, che rivestono un'importanza centrale per trarre il massimo vantaggio dalle infrastrutture in fibra ottica e da quelle del 5G.

Occorre in proposito utilizzare la tecnologia del *Cloud Computing* per garantire la conservazione dei dati della Pubblica

Amministrazione, al fine di renderli più sicuri, protetti ed accessibili e creare, quindi, un'Agenzia Nazionale per il *Cloud Computing*, atta, inoltre, a semplificare lo sviluppo e la fruizione di servizi da e per la Pubblica Amministrazione.

Si ritiene quindi di potere identificare in questi obiettivi aggiuntivi aree di priorità non ancora oggetto di precedenti interventi pubblici e che potrebbero meritare attenzione nel PNRR.

In particolare, l'obiettivo progettuale sul « *cloud* di prossimità » è in grado di migliorare la qualità dell'esperienza su ogni rete, incluse quelle esistenti, intervenendo sulla riduzione della latenza. Inoltre, l'obiettivo progettuale della « IA nelle reti dei *telco* » è in grado di migliorare la qualità del servizio su ogni rete attraverso un *tuning* periodico dei nodi e delle connessioni sia fisse che *wireless*.

Entrambi gli obiettivi si prestano ad essere realizzati rapidamente e dunque sono adatti a dare beneficio al cittadino e alle imprese consentendo una migliore qualità dei servizi esistenti e la fornitura di nuovi servizi pregiati in tempi brevi.

Secondo questo approccio possono inoltre essere sviluppati obiettivi cosiddetti « orizzontali », che intervengono su tutte le missioni del PNRR.

Si segnalano, a titolo esemplificativo, i seguenti:

Obiettivo « Smart village » (Missione n. 2, Rivoluzione verde e transizione ecologica)

Nei borghi raggiunti dalla copertura a banda ultralarga (indipendentemente se FTTH, FTTC, FWA) e di copertura 4G/5G, si potrebbe promuovere una piattaforma *Wi-Fi* per copertura universale indoor e outdoor con funzionalità di *roaming* almeno pedonale, da affidare, ad esempio, a cooperative locali di giovani coordinate a livello regionale.

Un tale sistema diffuso sarebbe fra l'altro in grado di telecontrollare con strumenti IoT le risorse (dall'illuminazione alla sicurezza, all'efficienza energetica degli edifici pubblici e privati, etc.).

Obiettivo « Smart bridge » (Missione n. 3, Infrastrutture per la mobilità)

L'aggravamento dello stato di salute di numerosi ponti in Italia è, purtroppo, ormai conclamato. Anche in questo caso la digitalizzazione potrebbe consentire, attraverso il cambio dei modelli organizzativi, l'aumento della sicurezza fisica e la riduzione dei costi di manutenzione.

Piattaforme regionali o provinciali per il telecontrollo dello stato di ponti e viadotti attraverso l'uso di tecnologie wireless e IoT, potenziando la copertura 4G/5G ne consentirebbero una gestione più oculata, anche integrandosi con il progetto *smart road* di ANAS, che allo stato non sembra prevedere ancora queste funzionalità.

Infrastrutturazione digitale e uso razionale delle risorse

Anche alla luce di quanto appena detto, appare necessario sottolineare come qualsiasi indirizzo nell'uso delle risorse del PNRR in materia debba risultare coordinato con il quadro complessivo delle iniziative in atto. Specificamente, eventuali iniziative per il potenziamento e lo sviluppo delle reti di telecomunicazione, non possono prescindere da un lato dalle nuove tecnologie disponibili (*edge cloud* e intelligenza artificiale nelle reti), ma anche dalla ricognizione dell'esistente e delle reti già pianificate con iniziative private e pubbliche. Ad esempio, nelle quasi totalità delle aree grigie e nere reti a banda ultralarga con velocità fino ad 1 Gigabit/secondo esistono o sono già pianificate attraverso iniziative private degli operatori basate su tecnologia FTTH, FTTC, FWA.

Per quanto riguarda, invece, le aree bianche, risulta che attraverso i tre bandi pubblici lanciati da Infratel a partire dal 2016, siano già stati finanziati interventi per portare capillarmente reti a banda ultralarga su tutto il territorio.

Sarà dunque essenziale evitare sovrapposizioni con progetti pubblici già finanziati e con piani di investimenti privati già messi in campo: per un'efficace allocazione delle risorse e per raggiungere in maniera concreta gli obiettivi di cui alla

missione n. 1, occorrerà individuare aree di priorità che non siano oggetto di precedenti interventi pubblici o di investimenti privati da parte di operatori. Ove non si tenesse conto di questi due aspetti, l'utilizzo di questo strumento potrebbe generare effetti opposti agli obiettivi desiderati, perché rischierebbe di vanificare le iniziative di sostegno pubblico al potenziamento della rete finora deliberate e potrebbe comportare uno spiazzamento degli investimenti privati, distorsivo della concorrenza. Con riferimento a tali aree potranno essere previste unicamente misure volte a migliorare ulteriormente la connettività in banda ultralarga laddove interventi pubblici o privati non prevedano la realizzazione di una rete FTTH completa fino all'abitazione dei cittadini.

A tal fine, sarà necessario procedere con una mappatura esaustiva di tutti gli interventi pubblici e privati già in essere, in modo da evidenziare quali siano le zone rimaste scoperte da adeguata copertura e indirizzare le risorse del PNRR verso tali aree di priorità.

La connettività

Il tema della connettività deve essere affrontato considerando l'esistenza di un *gap* tra l'effettiva presenza della rete in fibra ottica e l'impossibilità, per mancanza di risorse, in particolar modo delle amministrazioni pubbliche locali, di adottare servizi con *performance* tecnologiche elevate (con l'attivazione di soluzioni specifiche adatte all'utilizzo intensivo da parte di molti utenti in contemporanea come scuole od ospedali).

Si pensi, ad esempio, che ci sono più di 20.000 scuole già rilegate in fibra ottica ma che non hanno le capacità economiche per attivare servizi adeguati alla potenza dell'infrastruttura.

È evidente quindi come non basti investire nell'infrastrutturazione digitale ma occorra fornire alle scuole, agli ospedali e agli altri servizi pubblici strumenti di sostegno atti ad abilitare una piena trasformazione digitale. Una potenziale soluzione è quella di erogare *voucher* che, sul

lungo termine e dunque andando oltre la logica dell'intervento estemporaneo, consentano alle amministrazioni di attivare connessioni elevate e di usufruire appieno delle più innovative soluzioni tecnologiche (si pensi, ad esempio, alla telemedicina per gli ospedali, soprattutto a fronte dell'emergenza pandemica).

Lo sviluppo delle skill digitali

Considerato l'impianto di investimenti e progetti già in essere per quanto riguarda l'infrastruttura materiale, si ritiene essenziale che il PNRR si concentri sull'infrastruttura immateriale dei processi di digitalizzazione, intendendosi con questa lo sviluppo delle competenze e capacità digitali.

Si tratta di un prerequisito essenziale per mettere in atto piani di trasformazione digitale della società e dell'economia. Le competenze digitali non dovrebbero essere solo patrimonio degli specialisti, ma la scuola e l'università dovrebbero estenderne la fruizione ben oltre gli attuali steccati rappresentati da un lato dalle formazioni tecnico-professionali e dall'altro dalle facoltà scientifiche. Oltre agli studi scolastici e universitari, si dovrebbero poi prevedere piani di riconversione rapida e di formazione continua per chi è già inserito nel mondo del lavoro.

Il piano di finanziamenti PNRR dovrebbe mirare a rendere competitivo il Paese lavorando sulla propensione delle aziende ad investire in formazione ICT del personale, sull'innovazione dei processi produttivi, sul rafforzamento delle *skill* digitali del personale scolastico e degli studenti, sulla sinergia tra mondo privato e pubblico per l'acquisizione e l'aggiornamento delle competenze e la riduzione del disallineamento fra le qualifiche richieste e quelle disponibili (*skills mismatch*). Guardando soprattutto agli enti della pubblica amministrazione, diviene necessario accompagnare lo sviluppo della parte infrastrutturale e delle dotazioni informatiche con adeguate politiche che potenzino le competenze del personale nella gestione dell'innovazione legata a processi, strategie, prodotti e servizi. »

con riferimento alla missione n. 3, Infrastrutture per la mobilità:

a) si rileva l'esigenza, nella proposta di linee guida del Piano Nazionale di ripresa e resilienza, di integrare gli « Ambiti tematici dei *clusters* » della missione « Infrastrutture per la mobilità », con la voce: « Investimenti digitali e sostenibili nella rete aeroportuale »; si sottolinea in proposito la necessità che il Governo inserisca dei progetti di supporto agli aeroporti finalizzati alla modernizzazione e sostenibilità ambientale delle infrastrutture e dei processi, all'impiego di *smart technologies* in grado di migliorare l'accessibilità, ottimizzare la capacità aeroportuale, l'intermodalità e la funzionalità, innalzare i livelli di qualità e di sicurezza;

b) si segnalano gli interventi infrastrutturali principali necessari ad unire il Paese e renderlo competitivo attraverso la realizzazione di corridoi di mobilità intermodale per le merci e le persone:

1) promuovere un piano dei trasporti per un'Italia ad alta velocità ferroviaria tutta connessa nell'asse nord-sud, est-ovest e isole, rivedendo i tracciati per trovare le soluzioni infrastrutturali migliori, perseguendo l'obiettivo prioritario, considerato il dato conclamato dello squilibrio territoriale tra il Nord e il Sud, del completamento dell'AV nel Mezzogiorno e assicurando il completamento delle reti TEN-T. Occorre in proposito rivedere i criteri relativi all'individuazione delle infrastrutture per la mobilità su cui investire, ed in particolare i criteri aggiuntivi stabiliti dalle linee guida ad integrazione di quelli contenuti nella proposta di regolamento della Commissione europea. Se, infatti, 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, non è pensabile che si possa valutare come elemento preferenziale la cantierabilità dell'opera, perché scarse, se non pressoché inesistenti sono le opere cantierabili al sud ed in particolare in

alcune regioni del sud e ciò vanificherebbe, tra l'altro, la regola della percentuale del 34 per cento in favore del Mezzogiorno;

2) identificare le migliori tecnologie per garantire la realizzazione del nuovo itinerario ferroviario a sud di Salerno, sviluppando, in base all'articolo 208 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, un progetto di fattibilità tecnico-economica per un'alta velocità che abbia caratteristiche tecnologiche e prestazionali innovative che considerino esplicitamente la realizzazione di una infrastruttura cosiddetta AV LARG (*lean, agil, resilient, green*);

3) garantire l'infrastruttura stabile e veloce dello Stretto di Messina, mediante la realizzazione di opere adeguate e mezzi idonei e sostenibili, in modo da porre definitivamente fine all'isolamento della rete dei trasporti siciliani da quella del resto del Paese estendendo, così, l'alta velocità fino a Palermo e Siracusa;

4) potenziare il corridoio Jonio-Adriatico merci, che è stato già scelto come corridoio merci in linea con il *Rail Freight Corridor III* deciso a livello UE;

5) prevedere e garantire che i servizi di trasporto via mare da e per la Sardegna, sia dei passeggeri che delle merci, siano organizzati con un regime effettivo e stabile di continuità territoriale marittima, al fine di ridurre lo svantaggio strutturale permanente dovuto all'insularità, adottando al contempo le opportune iniziative, anche in sede europea, affinché l'intera Sardegna sia inclusa nella Rete TEN-T;

6) mantenere e potenziare tutta la rete dei collegamenti intra-regionali stradali e ferroviari per garantire una maggiore accessibilità alle vie di comunicazione nazionali principali e ai corridoi internazionali così da avvicinare le aree periferiche alle direttrici della mobilità nazionale e internazionale di persone e merci;

7) promuovere tutte le iniziative di carattere regolamentare, amministrativo e

gestionale per sbloccare gli interventi infrastrutturali finanziati, ma non avviati e velocizzare tutti quelli avviati, ma che procedono a rilento accumulando gravi ritardi;

c) in merito al rafforzamento della strategia nazionale per le aree interne, indicato nel paragrafo 5.3, si evidenzia la necessità di assicurare la continuità territoriale delle aree interne, con particolare riguardo ai collegamenti orizzontali;

d) rilevate le tempistiche piuttosto celeri che dovranno seguire i progetti, in tema di lavori pubblici è fondamentale che si dia seguito al finanziamento degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio infrastrutturale italiano. Ad esempio, nel report di Anas (Gruppo Fs) « Relazione illustrativa interventi di manutenzione straordinaria su ponti e viadotti » dell'agosto 2018, veniva stimato un fabbisogno di 15,6 miliardi di euro nel quinquennio 2017-2021 per interventi di ripristino di tratti di infrastruttura chiusi o con limitazioni, di messa in sicurezza urgente o obbligatoria e per interventi di adeguamento e miglioramento tecnico, funzionale e di sicurezza, di strade, ponti, viadotti e gallerie (per un totale di oltre 13.000 opere che ad oggi trova copertura per meno del 30 per cento del fabbisogno);

e) risulta inoltre necessario dare priorità alle opere già previste nei piani regolatori portuali o agli adeguamenti tecnico funzionali già approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, con particolare riferimento a: collegamenti ferroviari portuali e ultimo miglio, opere di protezione a mare e di adeguamento ai cambiamenti climatici, investimenti per il miglioramento ambientale (*cold ironing*), investimenti di supporto alla continuità territoriale;

f) si sottolinea inoltre l'esigenza di agganciare il *recovery plan* al decreto-legge « Semplificazioni », riconoscendo priorità alle opere già individuate dal Governo come prioritarie e affidate ai commissari;

g) nell'ottica di incentivare una rete di trasporti che vada in direzione di una maggiore resilienza e sostenibilità ambientale, occorre:

1) porre grande attenzione non solo sullo sviluppo dei collegamenti ferroviari ad alta velocità di rete per passeggeri e merci nei territori che oggi ne sono sprovvisti, ma anche al potenziamento, ammodernamento e sviluppo delle reti ferroviarie regionali sia in termini di capacità che di sicurezza della rete, oltre ad una accelerazione dei collegamenti intermodali. In considerazione del grave stato di arretratezza delle infrastrutture ferroviarie in alcune aree del Paese e in particolare nelle isole maggiori, sia data assoluta priorità agli interventi di elettrificazione e/o all'applicazione di tecnologie «zero emission» al fine di sostituire i mezzi ferroviari ancora oggi alimentati a combustibili fossili. È inoltre opportuno prevedere la realizzazione di nuove linee ferroviarie di collegamento tra le zone interne e le aree più densamente abitate ed economicamente sviluppate al fine di contrastare il fenomeno dello spopolamento delle aree interne, favorire l'interconnessione con porti e aeroporti e creare maggiori opportunità di sviluppo economico e sociale;

2) proseguire con l'infrastrutturazione elettrica per renderla *smart* e pronta alla tecnologia del VG2; impegnarsi concretamente nel sostegno alla mobilità sostenibile con progetti mirati ad accelerare l'aumento progressivo delle infrastrutture necessarie per la transizione verso una mobilità a zero emissioni, semplificando e modificando le regole vigenti per l'installazione di strutture di ricarica, con un focus maggiore sugli HPC lungo le autostrade e le strade maggiormente trafficate e facilitando la diffusione del *car sharing* elettrico;

3) proseguire con il percorso normativo che estende l'Ecobonus auto almeno fino al 2025, ed incentivare anche l'acquisto di veicoli commerciali e flotte aziendali, riduca le imposte per operatori

di *car sharing* con auto elettriche, incentivi la ricerca sullo smaltimento delle batterie di auto elettriche, anche sotto il profilo della manodopera specializzata, incentivi la ricerca per la produzione di nuove tecnologie per batterie di auto elettriche;

h) in tema di trasporto pubblico locale, considerato che la transizione ecologica è uno dei punti basilari del nuovo modello di sviluppo secondo gli obiettivi fissati dal PNIEC e dal PNR ed in linea con il *Green Deal* europeo. Il settore dei trasporti dovrà contribuire alla riduzione delle emissioni clima-alteranti. In quest'ottica, occorre:

1) continuare ad incrementare e rinnovare il parco autobus e la flotta dei treni adibiti al TPL con modelli più sostenibili sotto il profilo ambientale (modalità elettrica, a metano, idrogeno), accelerare gli investimenti infrastrutturali e strumentali su impianti fissi e trasporto rapido di massa (metropolitane, tranvie); in particolare, gli incentivi dovrebbero essere destinati esclusivamente ai mezzi elettrici o euro 6;

2) aumentare la sicurezza del trasporto pubblico ferroviario regionale;

3) accelerare gli investimenti infrastrutturali e strumentali su impianti fissi e trasporto rapido di massa (metropolitane, tranvie);

4) perseguire il progetto di digitalizzazione dei trasporti: l'implementazione della digitalizzazione del servizio, con specifico riferimento alla dematerializzazione dei titoli di viaggio, consentirebbe un'evoluzione già fondamentale nella concezione della mobilità *ante* Covid-19, ora essenziale a seguito dell'emergenza epidemiologica;

5) promuovere la rigenerazione urbana in prossimità delle stazioni: sarebbe auspicabile promuovere una politica di investimenti per la riorganizzazione delle stazioni ferroviarie e metropolitane, al fine di consentire un adeguamento delle stesse in veri e propri centri di mobilità intermodale, rendendole uno snodo di scambio

ma anche un centro di attività e servizi usufruibili dall'utente e dal cittadino;

i) con riferimento all'obiettivo di migliorare la progettualità delle pubbliche amministrazioni, di cui al paragrafo 5.1 dello schema di relazione all'Assemblea, si sottolinea con preoccupazione la mancanza di personale qualificato specie nei settori tecnici. Per questa ragione dovrà essere di primaria importanza porre in essere tutte le azioni possibili volte a aumentare la dotazione di personale qualificato a disposizione delle amministrazioni locali, promuovendo un ricambio generazionale e di competenze, al fine di sviluppare la progettualità, anche per mezzo di soluzioni innovative che coinvolgano i professionisti privati. Per la medesima ragione di cui sopra, la stessa *gover-*

nance delle attività di attuazione e predisposizione del PNRR dovrà essere basata sulla capacità progettuale e di spesa degli attori coinvolti;

l) per quanto riguarda il coinvolgimento del Parlamento, di cui al paragrafo 5.6 dello schema di relazione all'Assemblea, si sottolinea la necessità che i provvedimenti normativi che saranno adottati in attuazione del PNRR, così come i provvedimenti di riforma che ad esso si accompagneranno, abbiano un carattere omogeneo e possano essere esaminati dalle competenti Commissioni parlamentari, uniche titolari delle competenze per svolgere una seria ed approfondita istruttoria legislativa, evitando il ricorso a provvedimenti multisettoriali.

ALLEGATO 2

Schema di relazione all'Assemblea sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del *Recovery Fund*.**RILIEVI APPROVATI**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di relazione all'Assemblea sull'individuazione delle priorità nell'utilizzo del *Recovery Fund*, trasmesso dalla Commissione Bilancio;

vista la proposta di Linee guida per la definizione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), approvata, nei suoi contenuti essenziali, dal Comitato interministeriale per gli affari europei (CIAE) del 9 settembre 2020 e trasmessa alle Camere dal Presidente del Consiglio il 15 settembre 2020;

vista la Strategia annuale per la crescita sostenibile 2021, di cui alla Comunicazione della Commissione europea al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, alla Banca centrale europea, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni e alla Banca europea per gli investimenti del 17 settembre 2020 (COM(2020) 575 final);

sottolineato che due pilastri fondamentali su cui si baserà il PNRR sono la digitalizzazione e innovazione e la realizzazione di infrastrutture per la mobilità;

considerato che:

il PNRR è il più importante strumento a disposizione degli Stati membri nell'ambito del Next Generation EU. La risposta alla crisi pandemica sarà tanto più efficace quanto più puntuale sarà l'identificazione di priorità reali per una corretta allocazione delle risorse;

in questo contesto, è noto come l'emergenza epidemiologica abbia messo in evidenza la strategicità dello sviluppo delle reti di telecomunicazioni atte a consentire una digitalizzazione pervasiva, ubiqua e inclusiva: dalla didattica a distanza, alla telemedicina, dalla spinta all'innovazione del sistema imprenditoriale fino alla coesione del tessuto sociale; è innegabile come tali processi rappresentino una leva essenziale per il nostro Paese;

a tale scopo, le linee guida essenziali sul PNRR approvate dal CIAE individuano come missione n. 1, la Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo, prevedendo il potenziamento delle infrastrutture tecnologiche, con il « completamento della rete nazionale ottica di telecomunicazioni » e « gli interventi per lo sviluppo delle reti 5G ». Questo approccio risulta essere coerente con quanto già previsto nel Programma Nazionale di Riforma del 2020, con riferimento alle infrastrutture materiali, laddove si prevede: (i) il rafforzamento degli investimenti per le infrastrutture di comunicazione con particolare riferimento al 5G e alle reti in fibra ottica, e, in continuità col Piano Banda Ultralarga (ii) un'accelerazione dei cantieri nelle cd. aree bianche.

gli interventi della fase II del Piano saranno inoltre concentrati sul sostegno alla domanda per l'attivazione di servizi ultraveloci in tutte le aree del Paese e nella diffusione di infrastrutture a banda ultralarga nelle cd. aree grigie;

rilevato che la Strategia annuale per la crescita sostenibile 2021 della Commis-

sione europea evidenzia che il dispositivo per la ripresa e la resilienza rappresenta un'opportunità unica per promuovere la trasformazione digitale di tutti i settori economici o sociali, compresi i servizi pubblici. Per garantirne l'effettiva attuazione, la Commissione propone che ciascun piano per la ripresa e la resilienza includa un livello minimo del 20 per cento di spesa relativa al digitale. In particolare:

1) gli Stati membri dovrebbero concentrarsi sulle riforme e sugli investimenti che migliorano la connettività. Si tratta, ad esempio, di promuovere ed agevolare la diffusione su vasta scala di reti ad altissima capacità, compresa la connettività 5G e Gigabit tra le famiglie nelle zone urbane e rurali e i grandi corridoi di trasporto, in linea con gli obiettivi dell'UE in materia di connettività 5G e Gigabit per il 2025. Mentre le aree urbane e i principali assi di trasporto terrestre dovrebbero essere coperti più rapidamente mediante finanziamenti privati, il dispositivo per la ripresa e la resilienza dovrebbe garantire entro il 2025 la copertura 5G ininterrotta più ampia possibile per tutte le zone;

2) lo sviluppo delle competenze digitali a tutti i livelli è una condizione indispensabile per garantire che tutti gli europei possano partecipare alla società e trarre beneficio dalla transizione digitale e che entro il 2025 la percentuale di europei di età compresa tra i 16 e i 74 anni con competenze digitali di base dovrebbe aumentare fino a raggiungere il 70 per cento;

3) l'identità europea e i principali servizi pubblici digitali dovrebbero essere modernizzati e accessibili a tutti. L'identificazione e l'autenticazione elettroniche sicure e a livello dell'UE nei rapporti con governi e privati e l'accesso ai loro servizi forniranno ai cittadini il controllo della loro identità e dei loro dati *online* e consentiranno l'accesso ai servizi digitali online. Entro il 2025 gli Stati membri dovrebbero garantire il rilascio dell'identità digitale europea (e-ID) e le pubbliche amministrazioni dovrebbero fornire ser-

vizi pubblici digitali interoperabili, personalizzati e di facile utilizzo;

4) la transizione digitale dell'UE dipende dall'aumento delle capacità industriali europee di *cloud* di dati e dalla capacità di sviluppare i processori più potenti, all'avanguardia e sostenibili;

ricordato che nell'Indice di digitalizzazione dell'economia e della società (DESI, *Digital economy and society index*) della Commissione europea per il 2020, l'Italia si colloca al 25° posto fra i 28 Stati membri dell'UE, con un punteggio di 43,6 su 100, a fronte di una media UE di 52,5, risultando addirittura ultima nel settore delle competenze digitali e del capitale umano (32,6, a fronte di una media europea di 48);

rilevato che risulta comunque confortante il dato dell'OCSE secondo cui in Italia 9 studenti su 10 hanno un *computer* per i compiti a casa (la media Ocse è dell'89 per cento);

sottolineata la necessità della coerenza del Piano Nazionale degli investimenti da finanziare con il *Recovery Fund* con le strategie governative, in particolare, per le infrastrutture, con i programmi e gli interventi individuati in #italiaveloce, Allegato infrastrutture al Programma nazionale di riforma 2020, evidenziando che i principali interventi strategici definiti in #italiaveloce sono l'Alta velocità al sud e le trasversali Tirreno-Adriatico, la Logistica *Green* e il Programma di Mobilità sostenibile per ridurre il gap infrastrutturale e strumentale delle nostre città rispetto a quelle europee, riequilibrando il Nord e il sud del Paese. Allo stesso modo risulta opportuno un coordinamento delle iniziative trasversali come il Piano idrico nazionale e il Piano della mobilità sostenibile;

apprezzato che lo schema di relazione all'Assemblea trasmesso dalla Commissione Bilancio evidenzia che le risorse del programma NGEU dovranno essere rivolte a coniugare l'obiettivo della crescita con quello della riduzione dei divari ter-

ritoriali e indichi come obiettivo prioritario l'incremento degli investimenti pubblici nel Mezzogiorno, al fine di colmare, nel giro di alcuni anni, il divario infrastrutturale che rallenta la crescita di quei territori;

rilevato in proposito che nel Mezzogiorno gli investimenti pubblici in rapporto alla popolazione tra il 2008 e il 2016 sono risultati sistematicamente inferiori rispetto al Centro nord. Usando i dati del Sistema dei conti pubblici territoriali (Cpt), la ripartizione della spesa in conto capitale (ordinaria e aggiuntiva) per l'intero Paese e per le due macro aree, Centro-Nord e Mezzogiorno, nel periodo 2000-2018 mostra i seguenti elementi di interesse:

a) il calo drastico della spesa (ordinaria e aggiuntiva) in conto capitale della pubblica amministrazione (PA) per l'intero Paese, a partire dalla crisi del 2008. Rispetto al picco del 2008, la spesa, a prezzi costanti, passa da 61,7 miliardi a 34,6 miliardi nel 2018. Il trend di riduzione della spesa dopo il 2008 si interrompe nel 2015. Nel 2016 e 2017, il trend di riduzione riprende e proprio nel 2017 si raggiunge il minimo dell'intera serie, pari a 31,3 miliardi. Nel 2018, la spesa torna ad aumentare;

b) la spesa (ordinaria e aggiuntiva) in conto capitale della pubblica amministrazione nel Mezzogiorno nel 2018 rispetto al 2008 è dimezzata: 10,3 miliardi nel 2018 rispetto ai 21 miliardi del 2008, con una riduzione più significativa di quella evidenziata nel Centro-nord;

condiviso l'obiettivo di trasformare la Strategia nazionale per aree interne in una politica stabile e strutturale;

considerato che nella proposta di Linee guida per la definizione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) trasmessa dal Governo alle Camere, gli ambiti tematici dei *clusters* individuati nella missione « Infrastrutture per la mobilità » non riconosce adeguata attenzione alla necessità di nuovi investimenti nella rete aeroportuale;

considerato che lo schema di relazione in esame sottolinea lo stretto collegamento tra i programmi di spesa finanziati sulla base del PNRR e le riforme di carattere strutturale che il Paese è chiamato a realizzare;

rilevato che lo schema di relazione in esame affronta il delicato tema del coinvolgimento del Parlamento, soffermandosi, per quanto riguarda la fase di attuazione del PNRR, sul monitoraggio da parte delle Commissioni permanenti,

VALUTA FAVOREVOLMENTE

lo schema di relazione e formula i seguenti rilievi:

rilevata l'importanza dello sviluppo infrastrutturale del Paese, la Commissione raccomanda una destinazione cospicua delle risorse del *Recovery Fund* nel settore delle infrastrutture, dei trasporti, dei porti, degli aeroporti e delle telecomunicazioni;

con riferimento alla missione n. 1, Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo:

si rileva l'esigenza di integrare lo schema di relazione all'Assemblea, con un riferimento alla politica della transizione digitale e dell'innovazione, nei seguenti termini, tenendo presente che la digitalizzazione è una missione di carattere trasversale che attraversa necessariamente tutte le altre:

« Il problema centrale dell'Italia è quello della trasformazione digitale che porta con sé quello delle competenze e quello della modifica in senso digitale dei modelli organizzativi già intrapresa da tempo dai Paesi europei.

In Italia abbiamo acquisito maggiore consapevolezza in tal senso a seguito dell'emergenza pandemica: si pensi, a titolo esemplificativo, all'uso, allestito in tutta fretta, degli strumenti di didattica a distanza nell'università e nella scuola.

Ma è necessario mettere tutto a sistema, partendo dal presupposto, anche nella valutazione delle linee guida proposte dal governo, che quello della trasformazione digitale è un problema trasversale

che riguarda, sia pure in modo differenziato ma senza eccezione, tutte le sei missioni di intervento previste.

La modifica dei modelli organizzativi, che si tratti di imprese o di PA, passa attraverso l'utilizzo delle piattaforme digitali, strumenti di intervento a livello applicativo che in molti casi non esistono ancora nel Paese e che dovrebbero essere posti al centro del piano di rilancio. Infatti, è attraverso lo sviluppo delle piattaforme digitali e l'associata modifica dei modelli organizzativi e la riconversione delle competenze professionali esistenti che si accresce l'efficienza, si riducono i costi e si dà uno slancio nuovo a produttività e PIL senza escludere chi oggi non dispone delle competenze necessarie ad una piena transizione digitale.

Seguendo questo approccio si possono costruire, o valutare se già proposti come nel caso dei progetti del Governo, numerosi obiettivi progettuali che per la corretta declinazione tecnologica richiedono in parallelo l'attenta revisione dei processi del comparto di riferimento con chiara identificazione del modello di trasformazione digitale più appropriato.

Gli elementi abilitanti di questa *vision* di trasformazione, talvolta anche detta paradigma « *smart* », sono le sottostanti tecnologie di trasporto delle informazioni, fra cui la banda ultra larga, sia fissa che mobile, dunque lo sviluppo degli accessi in fibra ottica e il 5G, che però da soli non possono bastare, in quanto la qualità del servizio effettivamente percepita dipende altrettanto, se non addirittura di più, da sottosistemi come l'*edge computing*, il cloud di prossimità e l'intelligenza artificiale applicata al controllo e al monitoraggio delle reti, che rivestono un'importanza centrale per trarre il massimo vantaggio dalle infrastrutture in fibra ottica e da quelle del 5G.

Occorre in proposito utilizzare la tecnologia del *Cloud Computing* per garantire la conservazione dei dati della Pubblica Amministrazione, al fine di renderli più sicuri, protetti ed accessibili e creare, quindi, un'Agenzia Nazionale per il *Cloud Computing*, atta, inoltre, a semplificare lo sviluppo e la fruizione di servizi da e per la Pubblica Amministrazione.

Si ritiene quindi di potere identificare in questi obiettivi aggiuntivi aree di priorità non ancora oggetto di precedenti interventi pubblici e che potrebbero meritare attenzione nel PNRR.

In particolare, l'obiettivo progettuale sul « *cloud* di prossimità » è in grado di migliorare la qualità dell'esperienza su ogni rete, incluse quelle esistenti, intervenendo sulla riduzione della latenza. Inoltre, l'obiettivo progettuale della « IA nelle reti dei *telco* » è in grado di migliorare la qualità del servizio su ogni rete attraverso un *tuning* periodico dei nodi e delle connessioni sia fisse che *wireless*.

Entrambi gli obiettivi si prestano ad essere realizzati rapidamente e dunque sono adatti a dare beneficio al cittadino e alle imprese consentendo una migliore qualità dei servizi esistenti e la fornitura di nuovi servizi pregiati in tempi brevi.

Secondo questo approccio possono inoltre essere sviluppati obiettivi cosiddetti « orizzontali », che intervengono su tutte le missioni del PNRR.

Si segnalano, a titolo esemplificativo, i seguenti:

Obiettivo « Smart village » (Missione n. 2, Rivoluzione verde e transizione ecologica)

Nei borghi raggiunti dalla copertura a banda ultra larga (indipendentemente se FTTH, FTTC, FWA) e di copertura 4G/5G, si potrebbe promuovere piattaforma *Wi-Fi* per copertura universale *indoor* e *outdoor* con funzionalità di roaming almeno pedonale, da affidare, ad esempio, a cooperative locali di giovani coordinate a livello regionale.

Un tale sistema diffuso sarebbe fra l'altro in grado di telecontrollare con strumenti IoT le risorse (dall'illuminazione, alla sicurezza all'efficienza energetica degli edifici pubblici e privati, etc.).

Obiettivo « Smart bridge » (Missione n. 3, Infrastrutture per la mobilità)

L'aggravamento dello stato di salute di numerosi ponti in Italia è, purtroppo, ormai conclamato. Anche in questo caso la digitalizzazione potrebbe consentire, attra-

verso il cambio dei modelli organizzativi, aumento della sicurezza fisica e riduzione dei costi di manutenzione.

Piattaforme regionali o provinciali per il telecontrollo dello stato di ponti e viadotti attraverso l'uso di tecnologie wireless e IoT, potenziando la copertura 4G/5G ne consentirebbero una gestione più oculata, anche integrandosi con il progetto *smart road* di ANAS, che allo stato non sembra prevedere ancora queste funzionalità.

Infrastrutturazione digitale e uso razionale delle risorse

Anche alla luce di quanto appena detto, appare necessario sottolineare come qualsiasi indirizzo nell'uso delle risorse del PNRR in materia debba risultare coordinato con il quadro complessivo delle iniziative in atto. Specificamente, eventuali iniziative per il potenziamento e lo sviluppo delle reti di telecomunicazione, non possono prescindere da un lato dalle nuove tecnologie disponibili (*edge cloud* e intelligenza artificiale nelle reti), ma anche dalla ricognizione dell'esistente e delle reti già pianificate con iniziative private e pubbliche. Ad esempio, nelle quasi totalità delle aree grigie e nere reti a banda ultra larga con velocità fino ad 1 Gigabit/secondo esistono o sono già pianificate attraverso iniziative private degli operatori basate su tecnologia FTTH, FTTC, FWA.

Per quanto riguarda, invece, le aree bianche, risulta che attraverso i tre bandi pubblici lanciati da Infratel a partire dal 2016, siano già stati finanziati interventi per portare capillarmente reti a banda ultralarga su tutto il territorio.

Sarà dunque essenziale evitare sovrapposizioni con progetti pubblici già finanziati e con piani di investimenti privati già messi in campo: per un'efficace allocazione delle risorse e per raggiungere in maniera concreta gli obiettivi di cui alla missione n. 1, occorrerà individuare aree di priorità che non siano oggetto di precedenti interventi pubblici o di investimenti privati da parte di operatori. Ove non si tenesse conto di questi due aspetti, l'utilizzo di questo strumento potrebbe

generare effetti opposti agli obiettivi desiderati, perché rischierebbe di vanificare le iniziative di sostegno pubblico al potenziamento della rete finora deliberate e potrebbe comportare uno spiazzamento degli investimenti privati, distorsivo della concorrenza. Con riferimento a tali aree potranno essere previste unicamente misure volte a migliorare ulteriormente la connettività in banda ultralarga laddove interventi pubblici o privati non prevedano la realizzazione di una rete FTTH completa fino all'abitazione dei cittadini.

A tal fine, sarà necessario procedere con una mappatura esaustiva, entro i primi mesi del 2021, di tutti gli interventi pubblici e privati già in essere, in modo da evidenziare quali siano le zone rimaste scoperte da adeguata copertura e indirizzare le risorse del PNRR verso tali aree di priorità.

La connettività

Il tema della connettività deve essere affrontato considerando l'esistenza di un gap tra l'effettiva presenza della rete in fibra ottica e l'impossibilità, per mancanza di risorse, in particolar modo delle amministrazioni pubbliche locali, di adottare servizi con *performance* tecnologiche elevate (con l'attivazione di soluzioni specifiche adatte all'utilizzo intensivo da parte di molti utenti in contemporanea come scuole od ospedali).

Si pensi, ad esempio, che ci sono più di 20.000 scuole già riletigate in fibra ottica ma che non hanno le capacità economiche per attivare servizi adeguati alla potenza dell'infrastruttura.

È evidente quindi come non basti investire nell'infrastrutturazione digitale ma occorra fornire alle scuole, agli ospedali e agli altri servizi pubblici strumenti di sostegno atti ad abilitare una piena trasformazione digitale. Una potenziale soluzione è quella di erogare *voucher* che, sul lungo termine e dunque andando oltre la logica dell'intervento estemporaneo, consentano alle amministrazioni di attivare connessioni elevate e di usufruire appieno delle più innovative soluzioni tecnologiche

(si pensi, ad esempio, alla telemedicina per gli ospedali, soprattutto a fronte dell'emergenza pandemica).

Lo sviluppo delle skill digitali

Considerato l'impianto di investimenti e progetti già in essere per quanto riguarda l'infrastruttura materiale, si ritiene essenziale che il PNRR si concentri sull'infrastruttura immateriale dei processi di digitalizzazione, intendendosi con questa lo sviluppo delle competenze e capacità digitali.

Si tratta di un prerequisito essenziale per mettere in atto piani di trasformazione digitale della società e dell'economia. Le competenze digitali non dovrebbero essere solo patrimonio degli specialisti, ma la scuola e l'università dovrebbero estenderne la fruizione ben oltre gli attuali steccati rappresentati da un lato dalle formazioni tecnico-professionali e dall'altro dalle facoltà scientifiche. Oltre agli studi scolastici e universitari, si dovrebbero poi prevedere piani di riconversione rapida e di formazione continua per chi è già inserito nel mondo del lavoro.

Il piano di finanziamenti PNRR dovrebbe mirare a rendere competitivo il Paese lavorando sulla propensione delle aziende ad investire in formazione ICT del personale, sull'innovazione dei processi produttivi, sul rafforzamento delle *skill* digitali del personale scolastico e degli studenti, sulla sinergia tra mondo privato e pubblico per l'acquisizione e l'aggiornamento delle competenze e la riduzione del disallineamento fra le qualifiche richieste e quelle disponibili (*skills mismatch*). Guardando soprattutto agli enti della pubblica amministrazione, diviene necessario accompagnare lo sviluppo della parte infrastrutturale e delle dotazioni informatiche con adeguate politiche che potenzino le competenze del personale nella gestione dell'innovazione legata a processi, strategie, prodotti e servizi. »

con riferimento alla missione n. 3, Infrastrutture per la mobilità:

a) si rileva l'esigenza, nella proposta di linee guida del Piano Nazionale di

ripresa e resilienza, di integrare gli « Ambiti tematici dei *clusters* » della missione « Infrastrutture per la mobilità », con la voce: « Investimenti digitali e sostenibili nella rete aeroportuale »; si sottolinea in proposito la necessità che il Governo inserisca dei progetti di supporto agli aeroporti finalizzati alla modernizzazione e sostenibilità ambientale delle infrastrutture e dei processi, all'impiego di *smart technologies* in grado di migliorare l'accessibilità, ottimizzare la capacità aeroportuale, l'intermodalità e la funzionalità, innalzare i livelli di qualità e di sicurezza;

b) si segnalano gli interventi infrastrutturali principali necessari ad unire il Paese e renderlo competitivo attraverso la realizzazione di corridoi di mobilità intermodale per le merci e le persone:

1) promuovere un piano dei trasporti per un'Italia ad alta velocità ferroviaria tutta connessa nell'asse nord-sud, est-ovest e isole, rivedendo i tracciati per trovare le soluzioni infrastrutturali migliori, perseguendo l'obiettivo prioritario, considerato il dato conclamato dello squilibrio territoriale tra il Nord e il Sud, del completamento dell'AV nel Mezzogiorno e assicurando il completamento delle reti TEN-T. Occorre in proposito rivedere i criteri relativi all'individuazione delle infrastrutture per la mobilità su cui investire, ed in particolare i criteri aggiuntivi stabiliti dalle linee guida ad integrazione di quelli contenuti nella proposta di regolamento della Commissione europea. Se, infatti, 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, non è pensabile che si possa valutare come elemento preferenziale la cantierabilità dell'opera, perché scarse, se non pressoché inesistenti sono le opere cantierabili al sud ed in particolare in alcune regioni del sud e ciò vanificherebbe, tra l'altro, la regola della percentuale del 34 per cento in favore del Mezzogiorno;

2) identificare le migliori tecnologie per garantire la realizzazione del nuovo itinerario ferroviario a sud di Salerno, sviluppando, in base all'articolo 208 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, un progetto di fattibilità tecnico-economica per un'alta velocità che abbia caratteristiche tecnologiche e prestazionali innovative che considerino esplicitamente la realizzazione di una infrastruttura cosiddetta AV LARG (*lean, agil, resilient, green*);

3) garantire l'infrastruttura stabile e veloce dello Stretto di Messina, mediante la realizzazione di opere adeguate e mezzi idonei e sostenibili, in modo da porre definitivamente fine all'isolamento della rete dei trasporti siciliani da quella del resto del Paese estendendo, così, l'alta velocità fino a Palermo e Siracusa;

4) potenziare il corridoio Jonio-Adriatico merci, che è stato già scelto come corridoio merci in linea con il *Rail Freight Corridor III* deciso a livello UE;

5) prevedere e garantire che i servizi di trasporto via mare da e per la Sardegna, sia dei passeggeri che delle merci, siano organizzati con un regime effettivo e stabile di continuità territoriale marittima, al fine di ridurre lo svantaggio strutturale permanente dovuto all'insularità, adottando al contempo le opportune iniziative, anche in sede europea, affinché l'intera Sardegna sia inclusa nella Rete TEN-T;

6) mantenere e potenziare tutta la rete dei collegamenti intra-regionali stradali e ferroviari per garantire una maggiore accessibilità alle vie di comunicazione nazionali principali e ai corridoi internazionali così da avvicinare le aree periferiche alle direttrici della mobilità nazionale e internazionale di persone e merci;

7) promuovere tutte le iniziative di carattere regolamentare, amministrativo e gestionale per sbloccare gli interventi infrastrutturali finanziati, ma non avviati e velocizzare tutti quelli avviati, ma che procedono a rilento accumulando gravi ritardi;

c) in merito al rafforzamento della strategia nazionale per le aree interne, indicato nel paragrafo 5.3, si evidenzia la necessità di assicurare la continuità territoriale delle aree interne, con particolare riguardo ai collegamenti orizzontali;

d) rilevate le tempistiche piuttosto celeri che dovranno seguire i progetti, in tema di lavori pubblici è fondamentale che si dia seguito al finanziamento degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio infrastrutturale italiano. Ad esempio, nel report di Anas (Gruppo Fs) « Relazione illustrativa interventi di manutenzione straordinaria su ponti e viadotti » dell'agosto 2018, veniva stimato un fabbisogno di 15,6 miliardi di euro nel quinquennio 2017-2021 per interventi di ripristino di tratti di infrastruttura chiusi o con limitazioni, di messa in sicurezza urgente o obbligatoria e per interventi di adeguamento e miglioramento tecnico, funzionale e di sicurezza, di strade, ponti, viadotti e gallerie (per un totale di oltre 13.000 opere che ad oggi trova copertura per meno del 30 per cento del fabbisogno);

e) risulta inoltre necessario dare priorità alle opere già previste nei piani regolatori portuali o agli adeguamenti tecnico funzionali già approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, con particolare riferimento a: collegamenti ferroviari portuali e ultimo miglio, opere di protezione a mare e di adeguamento ai cambiamenti climatici, investimenti per il miglioramento ambientale (*cold ironing*), investimenti di supporto alla continuità territoriale; in via generale, occorre consentire il completamento della rete TEN-T *core* adeguando le infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario e il completamento di « ultimo miglio » di porti e aeroporti della rete *core*, nonché, per quanto riguarda i porti, l'infrastrutturazione LNG e/o di altri impianti atti ad abbattere le emissioni portuali;

f) si sottolinea inoltre l'esigenza di agganciare il *recovery plan* al decreto-legge « Semplificazioni », riconoscendo

priorità alle opere già individuate dal Governo come prioritarie e affidate ai commissari;

g) nell'ottica di incentivare una rete di trasporti che vada in direzione di una maggiore resilienza e sostenibilità ambientale, occorre:

1) porre grande attenzione non solo sullo sviluppo dei collegamenti ferroviari ad alta velocità di rete per passeggeri e merci nei territori che oggi ne sono sprovvisti, ma anche al potenziamento, ammodernamento e sviluppo delle reti ferroviarie regionali sia in termini di capacità che di sicurezza della rete, oltre ad una accelerazione dei collegamenti intermodali. In considerazione del grave stato di arretratezza delle infrastrutture ferroviarie in alcune aree del Paese e in particolare nelle isole maggiori, sia data assoluta priorità agli interventi di elettrificazione e/o all'applicazione di tecnologie «zero emission» al fine di sostituire i mezzi ferroviari ancora oggi alimentati a combustibili fossili. È inoltre opportuno prevedere la realizzazione di nuove linee ferroviarie di collegamento tra le zone interne e le aree più densamente abitate ed economicamente sviluppate al fine di contrastare il fenomeno dello spopolamento delle aree interne, favorire l'interconnessione con porti e aeroporti e creare maggiori opportunità di sviluppo economico e sociale;

2) impegnarsi concretamente nel sostegno alla mobilità sostenibile con progetti mirati ad accelerare l'aumento progressivo della mobilità a zero emissioni; proseguire con l'infrastrutturazione elettrica per renderla *smart* e pronta alla tecnologia del V2G; semplificare e modificare le regole vigenti per l'installazione di strutture di ricarica, con un focus maggiore sugli HPC lungo le autostrade e le strade maggiormente trafficate e facilitando la diffusione del *vehicle sharing* a zero emissioni;

3) proseguire con il percorso normativo che estende l'Ecobonus auto e i bonus per la mobilità almeno fino al 2025

e incentivare anche l'acquisto di veicoli commerciali e flotte aziendali, fissando un limite temporale per la successiva disincentivazione delle tecnologie oggetto di incentivo; ridurre le imposte per operatori di *vehicle sharing* con veicoli ad emissioni zero; incentivare la ricerca sullo smaltimento delle batterie di veicoli elettrici, anche sotto il profilo della manodopera specializzata; incentivare la ricerca per la produzione di nuove tecnologie per sistemi di accumulo di energia per veicoli; sostenere la ricerca e lo sviluppo per la diffusione di carburanti alternativi;

h) in tema di trasporto pubblico locale, considerato che la transizione ecologica è uno dei punti basilari del nuovo modello di sviluppo secondo gli obiettivi fissati dal PNIEC e dal PNR ed in linea con il *Green Deal* europeo. Il settore dei trasporti dovrà contribuire alla riduzione delle emissioni clima-alteranti. In quest'ottica, occorre:

1) continuare ad incrementare e rinnovare il parco autobus e la flotta dei treni adibiti al TPL con modelli più sostenibili sotto il profilo ambientale (modalità elettrica, a metano, idrogeno), accelerare gli investimenti infrastrutturali e strumentali su impianti fissi e trasporto rapido di massa (metropolitane, tranvie); in particolare, gli incentivi dovrebbero essere destinati esclusivamente ai mezzi a zero emissioni o euro 6;

2) aumentare la sicurezza del trasporto pubblico ferroviario regionale;

3) accelerare gli investimenti infrastrutturali e strumentali su impianti fissi e trasporto rapido di massa (metropolitane, tranvie);

4) perseguire il progetto di digitalizzazione dei trasporti: l'implementazione della digitalizzazione del servizio, con specifico riferimento alla dematerializzazione dei titoli di viaggio e all'integrazione tariffaria, consentirebbe un'evoluzione già fondamentale nella concezione della mobilità ante Covid-19, ora essenziale a seguito dell'emergenza epidemiologica;

5) promuovere la rigenerazione urbana in prossimità delle stazioni: sarebbe auspicabile promuovere una politica di investimenti per la riorganizzazione delle stazioni ferroviarie e metropolitane, al fine di consentire un adeguamento delle stesse in veri e propri centri di mobilità intermodale, rendendole uno snodo di scambio ma anche un centro di attività e servizi usufruibili dall'utente e dal cittadino;

i) con riferimento all'obiettivo di migliorare la progettualità delle pubbliche amministrazioni, di cui al paragrafo 5.1 dello schema di relazione all'Assemblea, si sottolinea con preoccupazione la mancanza di personale qualificato specie nei settori tecnici. Per questa ragione dovrà essere di primaria importanza porre in essere tutte le azioni possibili volte a aumentare la dotazione di personale qualificato a disposizione delle amministrazioni locali, promuovendo un ricambio generazionale e di competenze, al fine di

sviluppare la progettualità, anche per mezzo di soluzioni innovative che coinvolgano i professionisti privati. Per la medesima ragione di cui sopra, la stessa *governance* delle attività di attuazione e predisposizione del PNRR dovrà essere basata sulla capacità progettuale e di spesa degli attori coinvolti;

per quanto riguarda il coinvolgimento del Parlamento, di cui al paragrafo 5.6 dello schema di relazione all'Assemblea, si sottolinea infine la necessità che i provvedimenti normativi che saranno adottati in attuazione del PNRR, così come i provvedimenti di riforma che ad esso si accompagneranno, abbiano un carattere omogeneo e possano essere esaminati dalle competenti Commissioni parlamentari, uniche titolari delle competenze per svolgere una seria ed approfondita istruttoria legislativa, evitando il ricorso a provvedimenti multisettoriali.

ALLEGATO 3

7-00494 Mulè: Sulla pubblicità non luminosa sui veicoli delle ONLUS, delle associazioni di volontariato e delle associazioni sportive dilettantistiche.**TESTO DELLA RISOLUZIONE APPROVATO**

La IX Commissione,
premessò che:

il dipartimento della pubblica sicurezza, servizio di polizia stradale, in data 3 febbraio 2020 ha diramato una circolare (prot. 300/A/884/20/105/41) avente ad oggetto la pubblicità sui veicoli in comodato d'uso gratuito ad onlus o ad associazioni di volontariato nella quale si specifica che l'attuale assetto normativo non consente di esporre messaggi pubblicitari per conto terzi a titolo oneroso sui veicoli acquisiti in comodato gratuito da parte di associazioni di volontariato per il trasporto di persone diversamente abili;

tale interpretazione, modificando in maniera fortemente restrittiva una prassi consolidata da anni, ha prodotto conseguenze estremamente negative a danno di onlus e associazioni di volontariato che effettuavano il trasporto di persone diversamente abili o comunque non autosufficienti;

la concessione in comodato gratuito di veicoli recanti messaggi pubblicitari per conto terzi consentiva alla maggior parte delle associazioni di volontariato di svolgere i propri servizi di assistenza, non disponendo delle risorse necessarie per acquistare veicoli di proprietà;

dal 3 febbraio 2020 si è venuta a ingenerare una situazione di emergenza nella quale molte associazioni di volontariato sono state costrette a sospendere la propria attività ovvero a limitarla consi-

derevolmente per evitare di incorrere nelle sanzioni previste dal codice della strada;

la pubblicità sui veicoli è regolata a livello generale dall'articolo 23 del codice della strada e a livello specifico ed attuativo dall'articolo 57 del regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada;

a fronte della situazione sopra riportata si deve ricordare che il legislatore ha già ritenuto da molti anni di dover inserire nell'ordinamento vigente una disposizione specifica che legittima l'apposizione di pubblicità per conto terzi su veicoli appartenenti ad organizzazioni non lucrative di utilità sociale, alle associazioni di volontariato e alle associazioni sportive dilettantistiche, con l'articolo 5, comma 4, della legge n. 120 del 2010, demandando l'attuazione di tale principio ad apposito decreto ministeriale;

a dieci anni di distanza, purtroppo tale principio non ha ancora trovato attuazione;

il Governo, rispondendo all'atto di sindacato ispettivo n. 2/00648, depositato dalla seconda firmataria della presente risoluzione, nel corso della seduta della Camera dei deputati del 21 febbraio 2020 ha ribadito in maniera chiara che l'unica soluzione alla situazione critica venutasi a creare a seguito della circolare sopra riportata è quella di procedere all'attuazione dell'articolo 5, comma 4, della legge n. 120 del 2010, ribadendo « l'impegno del Governo a procedere alla piena attuazione della disciplina della materia, come già delineata dal legislatore »,

impegna il Governo

ad adottare le iniziative di competenza per dare quanto prima attuazione all'articolo 5, comma 4, della legge n. 120 del 2010, modificando l'articolo 57 del regolamento di esecuzione e attuazione del codice della strada, nel senso di prevedere che la pubblicità non luminosa per conto di terzi sia consentita, alle condizioni di cui al comma 3 del citato articolo 57, anche sui

veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (Onlus), alle associazioni di volontariato iscritte nei registri di cui all'articolo 6 della legge 11 agosto 1991, n. 266, e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal Comitato olimpico nazionale italiano (Coni).

(7-00494)

« Mulè, Versace, Zanella ».