

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### RELAZIONI AL PARLAMENTO:

Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – anno 2021. Doc. CCLXIII, n. 1 ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	68
ALLEGATO 1 ( <i>Proposta di risoluzione del gruppo Fratelli d'Italia</i> ) .....	70
ALLEGATO 2 ( <i>Proposta di risoluzione della relatrice</i> ) .....	74

#### RELAZIONI AL PARLAMENTO

Martedì 29 marzo 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

#### La seduta comincia alle 14.20.

**Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – anno 2021. Doc. CCLXIII, n. 1.**

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame della relazione all'ordine del giorno, rinviato da ultimo nella seduta del 9 marzo scorso.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che il gruppo di Fratelli d'Italia ha presentato una proposta di risoluzione (*allegato 1*).

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S), *relatrice*, illustra una proposta di risoluzione (*allegato 2*), redatta a partire dalle indicazioni contenute nella relazione rispetto ad una metodologia *ex ante* ed *ex post* nell'attuazione del PNRR, sia con riferimento alle aree di competenza della Commissione che a livello più generale. Quanto all'impegno di cui alla lettera c), ricorda che si era persino ipotizzata l'emanazione di linee

guida che potessero essere di indirizzo per la stipula dei protocolli di legalità.

Davide GARIGLIO (PD) ringrazia la relatrice per aver recepito un tema che stava particolarmente a cuore alla sua parte politica, vale a dire il rispetto dei termini previsti dal PNRR e già negoziati con l'Unione europea. Riconosce che lo scoppio della guerra in Ucraina e l'aumento del costo delle materie prime, in particolar modo del carburante, rende tale adempimento più difficile, ma esso resta comunque obbligatorio.

Domenico FURGIUELE (LEGA) ringrazia la relatrice per il lavoro svolto. Obietta peraltro che, se le regole resteranno così stringenti, difficilmente si riuscirà a realizzare tutto quanto in programma. Manifesta soddisfazione per la tutela dei fondi destinati al Sud, dove il disagio sociale è molto forte. Quanto all'attenzione rispetto al pericolo di infiltrazioni da parte di organizzazioni criminali, esso deve restare molto forte; stigmatizza però il fatto che molto spesso le prefetture svolgano i controlli per così dire « a strascico », cosa che in un momento come questo rende molto difficile l'auspicata accelerazione dei lavori. Precisa ulteriormente che, nella maggior

parte dei casi, quando si affronta la tematica della criminalità organizzata le prefetture utilizzano strumenti quali le *white list* o il ritiro delle possibilità di avere le certificazioni antimafia, generando di fatto dei « colli di bottiglia »; sono molto spesso però, come la cronaca dimostra, iniziative infondate. Si tratta dunque di contemperare in modo intelligente le due esigenze di tenere alto il livello di guardia e di valutare le situazioni in modo oggettivo.

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S), *relatrice*, dopo aver ringraziato gli uffici per la collaborazione prestata, ricorda che, quanto ai protocolli di legalità, ha parlato di linee di indirizzo per la stipula a livello territoriale. Capisce la preoccupazione di evitare il blocco dei lavori, ma fa presente

che l'esigenza di salvaguardia dalle infiltrazioni, che rappresentano un pericolo costante, è della massima importanza. Il testo della risoluzione può essere comunque integrato con l'indicazione di linee di indirizzo a livello nazionale, in modo tale che tutti i protocolli locali rispondano ai medesimi criteri.

Raffaella PAITA, *presidente*, propone l'introduzione nel testo della risoluzione del principio dei lotti costruttivi nella realizzazione delle opere, oggetto di attenzione costante da parte della Commissione.

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

**La seduta termina alle 14.35.**

## ALLEGATO 1

**Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – anno 2021 (Doc. CCLXIII, n. 1).****PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL GRUPPO FRATELLI D'ITALIA**

La IX Commissione,

premessi che:

il 30 aprile 2021 le autorità italiane hanno presentato alla Commissione europea il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con la finalità di rilanciare il Paese dopo la crisi pandemica, mediante interventi a favore della transizione ecologica e digitale, di una riforma strutturale del sistema economico e di una riduzione della sperequazione economico-sociale tra differenti aree del Paese;

il PNRR prevede 134 investimenti e 63 riforme, impiegando risorse totali pari 191,5 miliardi di euro provenienti dal Dispositivo di Ripresa e Resilienza (cd. *Recovery and Resilience Facility*, RRF), inquadrato nell'iniziativa *Next Generation EU* della Commissione europea;

a fronte di 191,5 miliardi di euro, 68,9 miliardi sono sovvenzioni a fondo perduto e 122,6 miliardi sono erogati nella forma di prestito, a cui si aggiungono 30,6 miliardi di euro tramite il cd. Fondo complementare o Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC) e 13 miliardi di euro tramite l'iniziativa React-EU (*Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe*), che non costituisce un maggior flusso di risorse economiche, ma costituisce un'integrazione delle dotazioni del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e del Fondo sociale europeo (FSE) per la programmazione 2014-2020, permettendone un utilizzo più flessibile, fino al 2023, in modo da poter rispondere alle esigenze sopravvenute in conseguenza della pandemia da COVID-19;

il PNRR si compone di sei missioni, sedici componenti articolati in tre assi stra-

tegici: digitalizzazione, innovazione e transizione ecologica, il tutto incardinato sulla base del principio *Do Not Significant Harm* (DNSH), dunque l'esigenza di non arrecare danni ambientali;

la *governance* del PNRR, di cui al Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, che istituisce il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza, prevede un'attuazione del Piano basata sul raggiungimento di obiettivi intermedi e di traguardi finali, con scadenza ultima di termine del Piano nel 2026, l'erogazione delle risorse del PNRR da parte della Commissione europea è dunque subordinata al conseguimento dei citati obiettivi e traguardi;

a fronte dell'anticipo erogato in data 13 agosto 2021, equivalente a 24,9 miliardi di euro, pari al 13 per cento del totale stanziato per un Paese membro, ai sensi dell'articolo 13 del citato Regolamento (UE) 2021/241, l'erogazione di ogni rata è vincolata dal conseguimento di determinati obiettivi e traguardi, nella forma di riforme e investimenti;

l'erogazione della prima rata, prevista per il 31 dicembre 2021 ed equivalente a 21 miliardi di euro, è vincolata dal raggiungimento di 51 obiettivi e risultati entro tale data;

l'erogazione della seconda rata, prevista per il 30 giugno 2022 ed equivalente a 21 miliardi di euro, è vincolata dal raggiungimento di 47 obiettivi e risultati entro tale data;

sulla base del citato meccanismo, l'erogazione delle rate è prevista su base semestrale ed unicamente a seguito del conseguimento di determinati obiettivi e

traguardi, per un totale di 527 tra obiettivi e traguardi da raggiungere entro il 30 giugno 2026;

traguardi e obiettivi, dunque investimenti e riforme incardinati nel PNRR, sono basati sulle Raccomandazioni specifiche per Paese della Commissione europea e del Consiglio europeo, elaborate nel quadro del cd. Semestre europeo, identificando una serie di priorità, dal mercato del lavoro alla concorrenza, alla giustizia ed alle politiche industriali, da rispettare;

consegue che il rispetto degli obiettivi del PNRR è vincolato dal raggiungimento di determinate riforme e politiche di stampo europeo, non necessariamente sottese al principio di interesse nazionale, come nel caso di politiche restrittive sul piano fiscale;

gli articoli 11 e 12 del citato Regolamento n. 2021/241 prevedono l'impegno del 70 per cento delle risorse del PNRR entro il 31 dicembre 2022, e l'impegno del restante 30 per cento entro il 31 dicembre 2023;

come indicato dal citato articolo 11, per il 30 per cento delle risorse, da impegnare entro il 31 dicembre 2023, esso corrisponde ad un valore che può essere rimodulato da Paese membro a Paese membro sulla base dell'andamento di crescita macroeconomica stimata entro il 30 giugno 2022, comportando anche una eventuale riduzione di tale importo;

il PNRR ha visto l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di risorse per oltre 60 miliardi di euro tra PNRR e Fondo complementare, di cui oltre il 98 per cento già assegnate, osservando il conseguimento di tutte le riforme richieste per l'ottenimento della prima rata a scadenza 31 dicembre 2021;

l'abrogazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, cd. legge obiettivo, ha abrogato il Programma delle infrastrutture strategiche, strumento pianificatorio necessario per il coordinamento degli interventi di predisposizione delle grandi opere sul

territorio nazionale, talmente valido da rappresentare per oltre il 90 per cento il quadro delle proposte inserite nel PNRR stesso;

a fronte delle dichiarazioni del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) riguardo la tratta ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, occorre indicare che nel PNRR sono state inserite solo opere infrastrutturali che potranno concludersi entro il 2026;

sul punto, le uniche tre tratte considerate come « avviabili » sull'asse Salerno-Reggio Calabria sono le tratte Salerno-Battipaglia, Battipaglia-Praia e Praia-Tarasia, di cui solo la tratta Salerno-Battipaglia è presente nel PNRR;

tale opera, come anticipato da Rete Ferroviaria Italiana, difficilmente vedrà la luce prima di nove anni, dunque potenzialmente al di fuori del vincolo di coerenza datato 2026 di cui al PNRR;

le infrastrutture marittime nel PNRR hanno la necessità di essere considerate marittime nel senso più ampio del termine e pertanto non limitate solamente ai porti, ai cavi e alle condotte sottomarine o alle opere di messa in sicurezza delle coste ma si devono estendere a tutto quell'insieme di infrastrutture che si connettono e presentano un « senso d'essere » proprio in relazione all'elemento marittimo;

l'Italia è evidentemente anni, se non decenni, indietro rispetto a Francia, Germania, Paesi Bassi e Belgio a partire da un gravissimo ritardo nella digitalizzazione della rete portuale e, in generale, marittima per arrivare a tutto il relativo *network* infrastrutturale;

la sola consapevolezza dell'arretratezza della nostra nazione rispetto ad altre nazioni europee sulle infrastrutture portuali non è sufficiente a colmare un *gap* così ampio e richiede una programmazione a lungo termine, fattore che sarà possibile solo quando si formerà una visione strategica della questione e del ruolo del Paese in chiave internazionale;

attraverso il mare vengono trasportate nel mondo la maggior parte delle

risorse, delle materie prime e dei prodotti industriali e l'Italia in questo scenario e grazie alla sua posizione geografica privilegiata è il fulcro di tre grandi direttrici di collegamento mondiale: due direttrici Est-Ovest, la prima che va dai Balcani e dall'Europa orientale verso l'Europa occidentale e la penisola iberica, la seconda che va dall'estremo oriente all'Europa occidentale attraverso il Canale di Suez e il Mediterraneo; infine, la direttrice Nord-Sud che va dal Nord Africa e dai Paesi del Vicino e Medio Oriente verso l'Europa meridionale e centrale;

si tratta di un importante ruolo che l'Italia non risulta ancora aver valorizzato e adeguatamente integrato con la rete di trasporto nazionale e comunitaria. L'Unione europea, visto lo svilupparsi delle linee di tendenza in tal senso, prevede che ogni Stato membro eserciti un maggiore controllo sul proprio mare al fine di garantire il corretto svolgimento delle attività economiche, per quanto riguarda la tutela dell'ambiente marino, la salvaguardia del trasporto umano e la sicurezza della navigazione; tutti questi compiti e queste competenze sono amministrati in Italia da diversi Ministeri e, a giudizio del presentatore, senza quella necessaria e doverosa visione comune e univoca delle problematiche legate alla vita in mare;

il PNRR prevede interventi che non sono sufficienti, nel medio-lungo periodo, a risanare i molteplici ritardi nel settore delle infrastrutture portuali; pertanto è indispensabile aumentare il livello di competitività internazionale della portualità italiana tramite lo sviluppo dei porti e delle infrastrutture del Mezzogiorno, più vicine alle rotte trans-mediterranee passanti per Suez e Gibilterra e provenienti dall'Asia e dal continente americano, con la necessità di sviluppare un'indispensabile rete di infrastrutture in un contesto in cui l'interconnessione, digitale e « analogica », è fattore fondamentale per la competitività e segno che la visione in questo settore si sta progressivamente allineando con gli *standard* internazionali;

il Governo dovrebbe prevedere modifiche urgenti sul Piano Nazionale di

Ripresa e Resilienza alla luce delle criticità dovute alla guerra in Europa e alle ripercussioni che inevitabilmente avrà sul mercato dell'energia e delle materie prime;

gli aumenti dei costi del carburante rilevati nel 2022 hanno messo in crisi tutto il settore dei trasporti e pertanto anche quello delle grandi navi, anche a causa dell'eliminazione dell'esenzione dal pagamento delle accise sui carburanti marini; tali aumenti incidono anche sul costo delle infrastrutture in generale. Si tratta di costi che possono essere, anche se solo nel lungo periodo, ammortizzati prevedendo lo sviluppo di una rete ferroviaria più capillare e con maggiore capacità di trasporto, che permetterebbe la riduzione anche delle tempistiche di trasporto con un impatto positivo in termini di inquinamento;

i tristemente noti colli di bottiglia hanno ricevuto in Commissione Trasporti una particolare attenzione in quanto impediscono un rapido collegamento delle linee ferroviarie nazionali con le infrastrutture portuali: binari inadeguati, distanza eccessiva dei binari dalle banchine e costi elevati delle operazioni di movimentazione nei porti comportano infatti la necessità di sviluppare l'intermodalità portuale e i collegamenti dell'ultimo miglio, soprattutto ferroviari; tali tematiche sono state trattate durante innumerevoli audizioni;

migliorare la connessione ferroviaria presso gli *hub* portuali contribuisce a superare i colli di bottiglia infrastrutturali nei porti, ma ciò che dev'essere attuato prima delle infrastrutture sono le riforme, peraltro richieste anche dal PNRR, necessarie al riordino legislativo senza snaturare i ruoli dei soggetti del comparto, puntando al coordinamento tra i vari attori coinvolti e ad una maggiore chiarezza nell'attribuzione di funzioni, soprattutto di quelle legate al controllo e alla messa in sicurezza dei confini nazionali,

impegna il Governo:

a) ad assicurare l'esecuzione delle opere infrastrutturali previste nel Piano qualora

le tempistiche effettive per la loro realizzazione dovessero superare il termine perentorio del 2026, con particolare riferimento alle opere in premessa;

b) a prevedere, nel quadro delle riforme del PNRR, una riforma della politica di gestione portuale in modo tale da garantire il controllo strategico di tali infrastrutture, anche tramite il ricorso dei poteri speciali del Governo (cosiddetta *golden*

*power*) per scongiurare una coagulazione del controllo delle infrastrutture portuali in capo ad attori stranieri;

c) ad aumentare il livello di competitività internazionale della portualità italiana tramite lo sviluppo dei porti e delle infrastrutture del Mezzogiorno, più vicini alle rotte trans-mediterranee passanti per Suez e Gibilterra e provenienti dall'Asia e dal continente americano.

## ALLEGATO 2

**Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – anno 2021 (Doc. CCLXIII, n. 1).****PROPOSTA DI RISOLUZIONE DELLA RELATRICE**

La IX Commissione,

vista la relazione del Governo trasmessa ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettera *e*), del decreto-legge n. 77 del 2021 (Doc. CCLXIII, n. 1) ed esaminate le parti di competenza;

considerato che:

la relazione governativa si riferisce all'attuazione del PNRR al 31 dicembre 2021 e, dunque, al pagamento della prima rata dei fondi destinati all'Italia;

al riguardo, giova rammentare che la Missione 3 del PNRR porta per investimenti per infrastrutture e mobilità sostenibile complessivamente 25,4 miliardi di euro;

le risorse sono divise su diverse componenti, la principale delle quali è destinata a interventi sulla rete ferroviaria (si tratta della componente 1, che porta 24,7 miliardi di euro);

vi sono poi 630 milioni di euro di investimenti per la componente 2 inerente all'intermodalità e alla logistica;

nella Missione 2, intitolata alla « Rivoluzione verde e transizione ecologica », la componente 2 interessa la Commissione Trasporti perché è dedicata all'energia rinnovabile, all'idrogeno e alla mobilità sostenibile;

la maggior parte degli investimenti consiste in opere il cui soggetto attuatore è il MIMS, che deve procedervi previa pubblicazione di bandi per le relative gare d'appalto;

pertanto, allo stato attuale, la Commissione Trasporti può esprimere considerazioni generali e di metodo, che possono

costituire l'ispirazione di fondo dell'azione amministrativa di attuazione del PNRR;

si pongono, in questo contesto ed in particolare, tre questioni:

*a)* la tempestiva attuazione degli investimenti previsti in ciascuna componente, il ruolo delle amministrazioni locali e la necessità di un dialogo e di un supporto costanti con le stesse;

*b)* la prevenzione dell'influenza e dell'infiltrazione di interessi illeciti e criminali nei lavori e nei servizi;

*c)* il rispetto del criterio della distribuzione territoriale, in virtù del quale – a consuntivo – l'attuazione del PNRR deve contribuire alla riduzione del divario Nord-Sud;

quanto al punto *a)*, occorre che i soggetti attuatori operino nel pieno rispetto della tempistica prevista dal PNRR, secondo il codice degli appalti e, comunque, in conformità alle migliori pratiche amministrative e tecniche, anche coinvolgendo le comunità locali e l'ANCI nella realizzazione dei singoli progetti. A tal proposito, come anche evidenziato da E. Zanchini, sulla rivista « Il Mulino », il PNRR inverte una tendenza di tagli ai trasferimenti agli enti locali che si era consolidata nei decenni passati. L'opportunità di nuovi finanziamenti non dev'essere, pertanto, sprecata. A tal proposito si deve, quindi, avere cura di rispettare il termine prentorio del 2026 coniugando la celerità con la qualità degli interventi e, nel contempo, approfittare dell'occasione, facendo tesoro di questa esperienza fuori dall'ordinario, per avviare un rilancio delle politiche pubbliche in senso durevole. Ed in particolare garantire per il futuro, e al di là dell'orizzonte

temporale delineato dal PNRR, un ruolo di programmazione statale che non prescinda da una continua interlocuzione con i comuni al fine di realizzare una mobilità urbana veramente sostenibile e una riqualificazione effettiva delle periferie. Sotto questo profilo, molte delle opere che riguardano le realtà urbane (si pensi agli investimenti della Missione 2, componente 2, sul trasporto rapido di massa e sul rinnovo dei trasporti regionali e, ancora, sul rinnovo della flotta degli autobus) possono concorrere a migliorare la qualità della vita e a ridurre le differenze tra centro e periferia;

quanto al punto *b)*, è necessario prevedere meccanismi atti a garantire, sì, la celerità delle procedure di aggiudicazione degli appalti, senza però con questo pregiudicare la trasparenza, avuto particolare riguardo alla tematica dell'infiltrazione della criminalità organizzata. I soggetti attuatori devono essere ben consapevoli dei pericoli che l'esperienza ha fatto emergere sugli interessi che i gruppi criminali nutrono per la spesa pubblica e per gli appalti di lavori e di servizi (si pensi, in particolare, ai collegamenti ferroviari ad alta velocità di cui alla Missione 3, componente 1, investimenti da 1.1 a 1.5). Da questo punto di vista, anche le articolazioni del MIMS devono operare in coordinamento con le amministrazioni preposte alla prevenzione delle infiltrazioni illecite nel settore. È noto, al riguardo, che molte prefetture ed amministrazioni regionali, provinciali e locali hanno già sottoscritto protocolli di legalità espressamente finalizzati alla prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata negli affidamenti di lavori, servizi e forniture finanziati con i fondi del PNRR;

quanto al punto *c)*, alle regioni del Meridione d'Italia è destinata quasi metà dell'intero ammontare delle risorse del PNRR previste per l'Italia. Nella prima relazione istruttoria sul rispetto del vincolo di destinazione alle regioni del Mezzogiorno di almeno il 40 per cento delle risorse allocabili territorialmente, datata 9 marzo 2022 e predisposta dal Dipartimento per le politiche di coesione, si conclude nel senso dell'avvenuto rispetto di tale vincolo

di destinazione ma, contestualmente, si riconosce che « permane un rischio, *ex post*, di mancata allocazione a quelle aree che dovrà essere oggetto di attento monitoraggio *in itinere* », in quanto « la dimensione e la complessità delle procedure amministrative e tecniche sottostanti alla gran parte delle misure – soprattutto di carattere infrastrutturale – di cui è titolare il MIMS determinano un rischio intrinseco di mancata o ritardata realizzazione che, nei territori del Mezzogiorno, si acuisce in ragione della debolezza amministrativa, soprattutto degli enti locali » (pag. 89). Pertanto, dovrà essere cura dei soggetti attuatori sollecitare le amministrazioni competenti ad avanzare le previste domande, predisponendo adeguati progetti in modo da non perdere le occasioni di finanziamento. Inoltre, dovrà essere effettuato un monitoraggio sulla distribuzione degli investimenti sul territorio anche al fine di evitare che fondi destinati alle regioni meridionali finiscano per essere riallocati su altre realtà territoriali;

peraltro, l'attuazione degli investimenti inseriti nelle Missioni 2 e 3 può anche costituire un momento di progettualità in vista della creazione di tre grandi direttrici di collegamento marittimo: quella Est-Ovest, dai Balcani verso l'Europa occidentale e la penisola iberica; quella dall'Estremo Oriente all'Europa occidentale attraverso il canale di Suez; quella Nord-Sud, dal Nord Africa verso le coste dell'Europa meridionale;

in questo contesto, del resto, si potranno realizzare infrastrutture portuali volte ad aumentare il livello di competitività internazionale della portualità italiana, dell'intermodalità e dell'interconnessione digitale. Resta, peraltro, ferma l'esigenza che simili infrastrutture strategiche permangano sotto il controllo italiano, anche mediante l'esercizio dei poteri governativi speciali (cosiddetta *golden power*),

impegna il Governo:

*a)* a perseguire e rendere concretamente strutturali, al di là dell'orizzonte temporale in cui si esaurirà il PNRR, gli



interventi in favore dei comuni italiani al fine della realizzazione degli obiettivi della mobilità sostenibile e della qualità dell'abitare;

*b)* a proseguire l'attuazione del PNRR, nel pieno rispetto dei traguardi e degli obiettivi delle Missioni 2 e 3, in ossequio alla normativa vigente e alle migliori pratiche tecnico-operative, sfruttando anche le misure di accelerazione procedurale previste nel decreto-legge n. 32 del 2019, laddove le opere commissariate ai sensi di tale decreto-legge rientrino tra gli investimenti del PNRR;

*c)* a valutare ulteriori forme di accelerazione procedurale sempre nel rispetto di tutte le misure di cautela e prevenzione dell'infiltrazione criminale negli appalti, in collaborazione con le amministrazioni a

ciò preposte ed eventualmente sollecitando la stipula dei protocolli di legalità;

*d)* a monitorare l'effettiva distribuzione territoriale delle risorse nel rispetto del vincolo di destinazione al Sud – secondo le indicazioni del Dipartimento per le politiche di coesione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri –, ponendo in essere le opportune clausole di salvaguardia affinché le risorse non assegnate per carenza di domande ammissibili vengano rimesse a disposizione dei territori del Mezzogiorno;

*e)* a prevedere una riforma della politica di gestione portuale in modo tale da garantire il controllo strategico delle infrastrutture anche tramite il ricorso ai poteri speciali del Governo (cosiddetta *golden power*) e da aumentarne la competitività internazionale.