

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00296 De Girolamo: Iniziative sulla sicurezza stradale (<i>Discussione e rinvio</i>)	85
7-00351 Capitanio: Introduzione di incentivi per l'attivazione di servizi di connessione alla rete <i>internet</i> ad alta velocità (<i>Discussione e rinvio</i>)	91

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione dell'Amministratore delegato di ADR-Aeroporti di Roma, ingegner Ugo De Carolis, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 2116, approvata dal Senato, recante disposizioni per la sostituzione di automezzi e attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, ibrida o ad idrogeno negli aeroporti individuati dall'articolo 1, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201	92
Audizione dell'Amministratore delegato di ADR-Aeroporti di Roma, ingegner Ugo De Carolis, sulla sperimentazione nell'aeroporto di Fiumicino della nuova tecnologia di riconoscimento facciale dei passeggeri	92
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	92

RISOLUZIONI

Mercoledì 27 novembre 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Intervengono il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi e la sottosegretaria di Stato per lo sviluppo economico Mirella Liuzzi.

La seduta comincia alle 14.15.

7-00296 De Girolamo: Iniziative sulla sicurezza stradale.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione.

Carlo Ugo DE GIROLAMO (M5S) illustra la risoluzione a sua prima firma volta ad impegnare il Governo ad assumere iniziative per contrastare il grave fenomeno dell'incidentalità notturna.

Riferisce che la risoluzione in esame verte su alcune iniziative in materia di sicurezza stradale ed in particolare finalizzate alla prevenzione degli incidenti stradali nelle fasce orarie notturne e nei weekend perché di «stragi del sabato sera» se ne parla da ormai più di trent'anni, da quando, cioè, l'enfasi sul fenomeno arrivò a definirlo alla stregua di una vera e propria calamità che, a sua volta, era figlia di altri aspetti della vita sociale dei giovani, quello della diffusione dell'alcol e della scoperta delle droghe.

Ricorda in proposito che a partire dagli anni '90, una serie di iniziative a livello nazionale e comunitario hanno cercato di

arginare il fenomeno degli incidenti, con la patente a punti prima, l'istituzione di un osservatorio sul fenomeno poi – siamo nel 2015 – e l'introduzione dell'omicidio stradale l'anno seguente. Inoltre, l'intensificazione delle sanzioni e l'uso di strumenti di controllo, anche se molto spesso è mancata la diffusione capillare dei controlli stessi a causa della carenza di personale fra le forze dell'ordine.

Evidenzia come nell'ultimo triennio il problema, se non arginato, sembrava quantomeno molto ridimensionato rispetto al passato. Mentre oggi, soprattutto nelle cosiddette « ore maledette », quelle che vanno dalle 22 alle 6 del mattino, durante i fine settimana, i dati dicono che il numero degli incidenti stradali è tornato a salire e così ci si ritrova il lunedì a fare il conto delle vittime del *weekend* appena trascorso e a riflettere sui come e sui perché.

Evidenzia pertanto che la risoluzione in esame muove da questa consapevolezza: che sulle strade italiane si continua a rischiare la vita o peggio, si è ricominciato a lasciarla sull'asfalto assieme ad un lenzuolo bianco. In particolare quando si parla di vite umane non si dovrebbero certamente fare differenze, ma una cosa va certamente detta: a mancare e pesare maggiormente oggi sono proprio le giovani vite, quelle dei fratelli, dei figli, degli amici. Senza avere la presunzione di voler fare lo psicologo, ma solo basandosi su alcune ricerche scientifiche consultate, afferma che le ragioni che sottendono la mortalità giovanile causata da incidenti stradali sono ricorrenti in quasi tutti i casi del genere.

In particolare sottolinea che tali incidenti hanno a che fare, principalmente, con il venir meno dei freni inibitori agevolato dal consumo di alcolici e di droghe, e risultano essere amplificati da tutta una serie di *booster* tipici delle dinamiche « del branco », come l'entusiasmo, la voglia di strafare e quella sorta di droga che si prova anche con la guida ad alta velocità, che è lo spirito di emulazione. Non si tratta quindi di semplice imprudenza o di imperizia alla guida, ma di vera alterazione dei limiti percettivi, fenomeno che non sempre è del tutto arginabile dalle forze di polizia e dai

loro controlli. Sarebbe infatti impensabile una copertura a tappeto davvero efficace su tutte le strade d'Italia anche se è auspicabile che nei luoghi e nelle ore più a rischio vengano intensificati, ragion per cui evidenzia che la risoluzione oggi in discussione chiede di impegnare il Governo a prevedere un maggior potenziamento dei controlli notturni da parte delle forze dell'ordine. Vi è infatti un altro importante e sconveniente « buco nero » da non sottovalutare, quello dei controlli con l'etilometro, che hanno diverse criticità rilevanti: sembrano non essere visti di buon grado dalle polizie locali perché le operazioni vanno compiute di notte, ma anche perché gli introiti delle contravvenzioni non finiscono nelle casse delle amministrazioni bensì in quelle dello Stato, senza contare che in caso di positività avrebbero l'obbligo di condurre gli interessati in un pronto soccorso dell'ospedale.

Sottolinea, inoltre che i medesimi strumenti in uso, gli etilometri, spesso, come ravvisato anche tramite atti di sindacato ispettivo parlamentare, non sono utilizzabili perché non sottoposti alle elaborate operazioni di manutenzione, taratura e controllo annuali. Inoltre questo genere di controlli sulle strade statali, viene spesso delegato alle forze di polizia locali e ai carabinieri, categorie entrambe con endemiche carenze di organico.

Illustra dunque alcuni dati statistici.

Nel 2018 si sono registrati meno incidenti (-1,5 per cento), con incidenza quasi identica riguardo le vittime (-1,6 per cento) ed i feriti (-1,7 per cento); ma all'interno di tale contesto che parrebbe positivo va rilevato purtroppo l'aumento dei decessi a carico degli utenti giovani (15-19 anni), che crescono del 25,4 per cento e degli anziani (70-74 anni) in risalita del 22 per cento; per le categorie, in crescita le vittime tra ciclomotoristi (+17,4 per cento) e pedoni (+1,5 per cento), mentre diminuiscono quelle tra ciclisti (-13,8 per cento), motociclisti (-6,8 per cento), e automobilisti (-3 per cento); la categoria degli utenti definiti « vulnerabili » assomma il 50 per cento dei decessi.

Sulle autostrade si registra un deciso aumento (+10,5 per cento) degli incidenti

mortali, solo in parte bilanciato dalla diminuzione degli stessi in ambito urbano (-4,4 per cento) e sulle vie extraurbane (-1,2 per cento).

In totale, nel 2018 si sono registrati 3.325 morti contro i 3.378 del 2017, e gli incidenti sono stati 172.344 rispetto ai 174.933 dell'anno precedente; il numero dei feriti è di 242.621, rispetto ai 246.750 nel 2017; con un dato da non sottovalutare, e cioè che i costi sociali derivanti dagli incidenti stradali sono stimati circa all'1 per cento del PIL nazionale.

C'è quindi inequivocabilmente un dato che balza subito agli occhi: le fasce d'età più a rischio sono i giovani tra 15 e 24 anni (413 morti: 12,4 per cento del totale; 70,2 decessi per un milione di residenti) seguito poi dagli anziani tra 70 e 74 anni (222 morti: 6,7 per cento del totale; 78,4 decessi per un milione di residenti).

Per gli uomini, si rilevano picchi in tre fasce d'età: 40-44 (200 morti), 20-24 (197) proprio la fascia che ci interessa maggiormente ai fini legislativi, 55-59 (194); per le donne, frequenze maggiori per la fascia di età 70-84 (179).

Tra tutti i conducenti coinvolti in incidenti, è molto alto il numero di quelli tra i 40 e i 49 anni (21 per cento), seguiti dai giovani tra i 20 e i 29 anni (19 per cento) ma si registrano proporzioni elevate anche tra i più anziani (8 per cento con età 70 anni e più); la probabilità di essere coinvolti in un incidente è più elevata nei giovanissimi, mentre decresce a partire dai 25 anni.

L'aumento dei morti ha riguardato, in modo particolare, i conducenti di ciclomotori (108; +17,4 per cento), che si confermano tra le categorie più a rischio, e pedoni (609; +1,5 per cento); in totale, gli utenti vulnerabili rappresentano circa il 50 per cento dei decessi (1.621 su 3.325).

Nel 2018 si sono registrate 1.420 vittime tra conducenti e passeggeri di autovetture (-3 per cento), 685 tra i motociclisti (-6,8 per cento), 219 tra i ciclisti (-13,8 per cento).

Nel 2018 è diminuito il numero di incidenti su strade urbane (126.701; -2,9

per cento) ed autostrade (9.372; -0,2 per cento), mentre è aumentato sulle extraurbane (36.271; +3,4 per cento);

Distrazione, mancato rispetto della precedenza o del semaforo, velocità troppo elevata si confermano le prime tre cause di incidente (in totale, per il 40,8 per cento delle circostanze); tra le altre cause più rilevanti, mancato rispetto della distanza di sicurezza (20.443), manovra irregolare (15.192), comportamento scorretto verso il pedone (7.243) o del pedone (7.021), presenza di buche o ostacoli accidentali (6.753): rispettivamente il 9,2 per cento, il 6,9 per cento, il 3,3 per cento, il 3,2 per cento e il 3,1 per cento del totale.

Ma c'è un altro dato rilevante assolutamente da non sottovalutare: i mesi estivi si confermano il periodo con il maggior numero di incidenti e vittime; agosto è il mese più pericoloso per il numero di incidenti gravi in tutti gli ambiti stradali (2,7 morti ogni 100 incidenti), giugno e luglio quelli con più incidenti nel complesso, (16.755 e 16.856); gennaio e febbraio, viceversa, sono i mesi con il minor numero di incidenti, febbraio anche quello con il minor numero di morti; di notte (tra le 22 e le 6 del mattino) e nelle ore di buio aumentano l'indice di mortalità e quello di lesività (morti e feriti ogni 100 incidenti).

Il quadro sin qui tracciato, seppur nella sua tragica asetticità di numeri e statistiche, mostra come il tema della sicurezza stradale debba necessariamente tornare in cima all'agenda di Governo e dei lavori parlamentari, riservando proprio uno sguardo particolare all'incidentalità notturna, a quelle sedici ore maledette, dalle 22 del venerdì alle 6 del mattino di domenica.

Numeri che pesano come macigni e che non si arrestano certamente: come rileva l'osservatorio di ASAPS, anche nei primi tre fine settimana del mese di ottobre sulle strade si sono contati 24 morti e 46 feriti in 27 incidenti gravi, con il coinvolgimento di giovani e con conducenti sotto i 40 anni.

Il picco negativo è stato tra il 12 e il 13 ottobre, quando si sono registrati 11 vittime e altrettanti feriti; 8 morti e 23 feriti nel primo *weekend*, 5 morti e 12 feriti nel terzo. Nella mappa degli incidenti, torna un dato

sempre più frequente: un protagonismo, in negativo, del sud, che si aggiudica purtroppo 11 incidenti su 27, anche plurimortali. Nell'analisi condotta dall'ASAPS emerge come questa nuova impennata si possa contrastare con alcuni elementi chiari: più pattuglie e più etilometri in circolazione. Invece oggi i controlli, come ravvisato e segnalato, si sono allentati, soprattutto su statali e provinciali.

Altro elemento negativo sottolineato nell'analisi è, « l'ormai assoluta latitanza di campagne contro l'abuso di alcol e droghe alla guida ». Senza contare « l'uso ormai indiscriminato dei cellulari » contro il quale sono state già previste norme severe nel testo unificato, approvato da questa Commissione, di revisione del nuovo codice della strada, che reca numerose misure volte ad aumentare la sicurezza sulle nostre strade per tutti gli utenti e per le diverse modalità di trasporto.

Ritiene infine opportuno portare all'attenzione della Commissione e del Governo il fatto che, come ricorda la stessa ASAPS, « il picco positivo si era invece ottenuto tra il 2005 e il 2010, grazie soprattutto a campagne costanti e forti, con la presenza fissa delle forze dell'ordine nelle discoteche. La patente a punti nel 2003 è stato il primo forte *input*. Secondo: l'uso massiccio degli etilometri. In pochi anni si è passati da 200 mila controlli all'anno a 1,8 milioni.

Segnala quindi che il Piano nazionale sulla sicurezza stradale (PNSS) istituito dall'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, sviluppato per il periodo 2001-2010, assumeva, sulla base delle indicazioni della Commissione europea, l'obiettivo di ridurre del 50 per cento entro il 2010, il numero delle vittime di incidenti stradali; nel marzo del 2014, anche sulla base delle indicazioni della Commissione europea, è stato approvato il nuovo « Piano nazionale della sicurezza stradale (Pnss) Orizzonte 2020 »; il Piano mette in evidenza come « i giovani conducenti di età compresa tra 16 e 19 anni presentano un rischio di essere coinvolti in un incidente fino a sette volte maggiore dei conducenti tra i 45 e i 64 anni » ed inoltre « l'alcol è da considerarsi ancora un fattore di rischio sul quale agire. In Italia su 100

conducenti controllati, 2,5 sono stati trovati dalle forze di polizia in stato di ebbrezza alcolica. È un fattore di rischio ancora molto diffuso, soprattutto tra i giovani ».

Ricorda altresì che a questo Piano si lega un altro progetto denominato ICARO, che è un progetto annuale di educazione stradale nelle scuole, promosso dal MIT in collaborazione con la Polizia di Stato, il MIUR, il Dipartimento di Psicologia dell'Università Sapienza di Roma, il Moige (Movimento Italiano Genitori), l'ANIA (Associazione nazionale per le imprese assicuratrici) e la Federazione Ciclistica italiana, giunto ormai alla sua 19^a edizione, che ha posto da anni le basi per portare la tematica della sicurezza stradale nelle scuole tra i più giovani. Tale progetto ha l'obiettivo di diffondere, attraverso programmi differenziati in base alla fascia d'età degli studenti, l'importanza del rispetto delle regole e della legalità. Tuttavia la medesima proposta formativa non è estesa alle università, lasciando privi di una adeguata sensibilizzazione gli studenti universitari che, non hanno attualmente azioni mirate a migliorare la formazione e l'educazione stradale, in modo da rafforzare anche in questa ampia fascia di utenti della strada, la conoscenza e l'applicazione delle norme che ne regolano il funzionamento.

Ricorda in proposito che l'attività educativa verte tipicamente sul tema dei processi di regolazione emotiva, alla base dei comportamenti di rischio stradale evidenziati poc'anzi (rabbia alla guida, ansia e distrazione, sottostima del rischio, ecc.), nonché su ulteriori aspetti legati all'intelligenza emotiva, finalizzata a promuovere il rispetto delle regole stradali, dei comportamenti corretti e di una mobilità consapevole.

Sottolinea come, in tale contesto, la mobilità consapevole dunque, costituisca una conquista a cui bisognerebbe arrivare proprio incentivandone le buone prassi, al fine di prevenire la sottovalutazione del rischio incidentale da parte di quei giovani che, come evidenziato, si mettono alla guida dopo aver assunto alcolici o sostanze stupefacenti. A tal proposito segnala che non mancano sul territorio nazionale alcune

buone pratiche poste in essere da talune amministrazioni locali virtuose, in partenariato con diverse associazioni di categoria, locali notturni e compagnie assicurative, volte a fornire a prezzo convenzionato e/o fisso l'accesso al servizio taxi all'interno del territorio comunale e/o extraurbano nelle fasce notturne dei weekend (a titolo esemplificativo potrei citare i casi della sua regione, l'Emilia-Romagna, dei comuni di Modena, Reggio Emilia, Cervia).

Come già detto, ribadisce che la mobilità consapevole non basta e non può essere di per sé l'unica in grado di poter arginare il fenomeno del nomadismo da una città all'altra, per esempio tra la riviera romagnola, riviera veneta e marchigiana alla ricerca del divertimento soprattutto in estate, ma può senz'altro ridurlo. Occorre aumentare le dotazioni in capo alle Forze di Polizia preposte ai controlli stradali, prevedendo l'acquisto di materiali, attrezzature e mezzi per le attività di contrasto all'incidentalità notturna, per campagne di sensibilizzazione e di formazione degli utenti della strada e per il finanziamento di analisi cliniche, di ricerca e sperimentazione nel settore di contrasto della guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti.

In particolare, evidenzia che è stato istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri un Fondo contro l'incidentalità notturna la cui capienza è prevista ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 2007, n. 117, che lo istituisce, anche richiamata dagli articoli 195 e 208, comma 2-bis del codice della strada. Inoltre la legge di bilancio per l'anno 2019, ha stabilito, all'articolo 30, l'autorizzazione all'assunzione straordinaria nelle Forze di polizia (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di finanza, Polizia Penitenziaria), fino a complessive 6.150 unità, nel quinquennio 2019-2023 in parte impiegabili nel servizio di contrasto alle stragi del sabato sera.

Per questi motivi, tenuto conto che le politiche di azione verso l'utenza giovanile, volte alla riduzione degli incidenti, rappresentano una priorità per questa maggioranza e devono tenere conto di numerosi aspetti nonché dei vari attori istitu-

zionali coinvolti, con la presente risoluzione si impegna il Governo: a istituire, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per gli enti locali volto a promuovere convenzioni tra le amministrazioni locali e le aziende del trasporto pubblico locale, taxi e NCC per incentivare una offerta di trasporto convenzionato per le fasce notturne in particolare dei *weekend*; a destinare quota parte delle risorse del « Fondo contro l'incidentalità notturna » al fine di incentivare l'educazione alla sicurezza stradale, in particolare per gli studenti degli ultimi anni delle scuole secondarie di secondo grado, e promuovere campagne di sensibilizzazione e di formazione per gli studenti universitari anche attraverso apposite convenzioni con gli atenei; a disporre l'aumento dei controlli nonché la presenza delle forze dell'ordine nei luoghi notturni di ritrovo giovanile e incrementare le risorse per l'acquisto di nuovi etilometri.

Propone, infine, di svolgere un breve e selezionato ciclo di audizioni ed in particolare dei rappresentanti della polizia stradale, di ANVU e di ASAPs al fine di poter anche utilmente integrare il testo della risoluzione con gli elementi informativi raccolti.

Raffaella PAITA (IV), nel condividere l'impianto complessivo della risoluzione in discussione, sottopone al relatore anche il tema del potenziamento dei collegamenti offerti dai servizi ferroviari o dalle metropolitane veloci al fine di agevolare gli spostamenti dei ragazzi sia nel fine settimana che nelle ore sotto notturne.

Giuseppe Cesare DONINA (LEGA) dichiara la massima disponibilità del gruppo della Lega ad affrontare il tema della sicurezza stradale e soprattutto del contrasto al fenomeno dell'incidentalità notturna, soprattutto nel fine-settimana. Più in generale, stigmatizza il forte ritardo con il quale si sta procedendo dell'esame delle proposte di legge di riforma del codice della strada che a suo giudizio potrebbero rappresentare la sede principale dove affrontare le questioni relative alla sicurezza stradale.

Critica il numero eccessivo di audizioni che la Commissione svolge, evidenziando l'importanza di addivenire rapidamente a soluzioni concrete senza limitarsi ad una attività meramente istruttoria.

Diego SOZZANI (FI) esprime la condizione del gruppo di Forza Italia sui temi affrontati dalla risoluzione in esame. Giudica assai interessante l'analisi del fenomeno che il relatore ha condiviso con la Commissione sottolineando peraltro la necessità di soluzioni concrete ed efficaci.

Diego DE LORENZIS (M5S), nel ringraziare il primo firmatario della risoluzione, che affronta un tema assai rilevante come quello della incidentalità sulle strade, che rappresenta la prima causa di morte al di sotto dei 45 anni nell'attuale contesto storico.

Si tratta di un fenomeno assai preoccupante, che ha segnato negli ultimi tempi una preoccupante inversione di tendenza rispetto al *trend* in precedenza decrescente, fenomeno che certamente la Commissione Trasporti deve affrontare con grande attenzione. Segnala al riguardo le norme che sono state inserite nel progetto di riforma del codice della strada, attualmente all'esame dell'Assemblea della Camera di cui auspica una rapida approvazione.

Per quanto riguarda il merito della risoluzione in esame ritiene necessario inserire il riferimento ai controlli non solo sull'abuso delle sostanze stupefacenti e dell'alcol, ma anche sull'uso sbagliato degli *smartphone* alla guida. Sottolinea altresì che sui temi in questione occorre senza dubbio il coinvolgimento non solo della polizia stradale, ma anche della polizia locale. Condivide la proposta del collega Di Girolamo sull'opportunità di svolgere un breve e selezionato ciclo di audizioni, segnalando l'ANCI quale soggetto da audire.

Simone BALDELLI (FI) condivide senz'altro l'importanza e la serietà del tema delle morti sulle strade ed in particolare dell'incidentalità notturna, auspicando peraltro un coinvolgimento dei soggetti maggiormente titolati a rappresen-

tarne le criticità come i rappresentanti della polizia stradale. In questo contesto non può esimersi dal stigmatizzare il fatto che la risoluzione sia stata presentata da un gruppo di maggioranza che evidentemente riconosce la debolezza dell'azione di governo su tali questioni.

Nell'esprimere quindi non poche perplessità sull'efficacia dello strumento della risoluzione per stimolare il governo ad interventi urgenti, ritiene opportuno affiancare alle misure di potenziamento dei controlli stradali anche delle iniziative di prevenzione al fine di evitare il fenomeno del massiccio ritiro delle patenti, provvedimento che non giudica particolarmente utile a contrastare il suddetto fenomeno delle morti sulle strade. Ritiene quindi che la Commissione debba lavorare allo scopo di identificare interventi normativi volti non solo a contrastare il comportamento dei soggetti pericolosi che fanno uso di sostanze ma anche a proteggere il comportamento delle persone normali che solo eccezionalmente adottano un comportamento sanzionabile.

Condivide quindi l'opportunità di svolgere alcune audizioni sul tema dell'incidentalità notturna, stigmatizzando peraltro la mancanza di volontà politica del governo di procedere alla riforma del codice della strada che per lungo tempo ha impegnato i lavori di questa commissione. In tale contesto si chiede pertanto se non sia più opportuno concentrare il lavoro della commissione su limitate modifiche al codice della strada che siano concretamente realizzabili e che non presentino problemi di copertura finanziaria, quale quella dell'obbligo di apposizione della contravvenzione sul parabrezza, ribadendo che su tali argomenti non vede una linea chiara del governo.

Davide GARIGLIO (PD) dichiara di condividere senz'altro l'impianto complessivo della risoluzione che affronta una materia assai rilevante. Ritiene quindi opportuno svolgere un breve e selezionato ciclo di audizioni comprendendo anche i rappresentanti dell'ANCI anche al fine di conoscere le esperienze e i pro-

getti più efficaci messi in campo dagli enti locali.

A tale riguardo ritiene che andrebbe affrontata anche la questione della dotazione del fondo per il trasporto pubblico locale, al fine di potenziare i trasporti e i collegamenti anche nelle ore notturne. Per quanto concerne lo stallo relativo ai progetti di legge di riforma del codice della strada ritiene che sia innanzitutto necessario prevedere l'inserimento tempestivo nel calendario dell'Assemblea al fine di sollecitare le soluzioni da parte del governo.

Giovanni Battista TOMBOLATO (LEGA) esprime un orientamento favorevole sull'impianto della risoluzione in esame e ritiene importante sollecitare l'attenzione anche sulla responsabilità di chi si pone alla guida degli autoveicoli in condizioni non del tutto sicure. Si tratta probabilmente di immaginare delle iniziative anche forti al fine di indurre ad un comportamento più responsabile e corretto.

Carlo Ugo DE GIROLAMO (M5S) ringrazia i colleghi intervenuti fin qui nel dibattito e dichiara la sua disponibilità a lavorare congiuntamente al fine di giungere a un testo ampiamente condiviso. Per quanto riguarda l'osservazione della collega Paita, segnala che nel testo della risoluzione presentata, fra gli impegni è previsto un esplicito riferimento al finanziamento di convenzioni con aziende del trasporto pubblico locale anche regionali per incentivarne l'utilizzo soprattutto nelle ore notturne.

Per quanto riguarda le audizioni da svolgere certamente condivide l'opportunità di procedere ad un breve e selezionato ciclo di audizioni che si limiti ad approfondire le principali criticità anche al fine di migliorare il testo della risoluzione. Ribadisce che ciò che manca nell'attuale assetto normativo e delle iniziative delle istituzioni coinvolte sono adeguate campagne di sensibilizzazione soprattutto nei luoghi di aggregazione dei giovani. Precisa infine che saranno auditi i responsabili istituzionali della sicurezza stradale nonché i rappresentanti dell'ANCI.

Mauro ROTELLI (FdI), nel condividere la proposta di svolgere un ciclo di audizioni, evidenzia l'opportunità di svolgere l'audizione di associazioni che si sono distinte per un'efficace azione a livello locale.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

7-00351 Capitano: Introduzione di incentivi per l'attivazione di servizi di connessione alla rete internet ad alta velocità.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione.

Massimiliano CAPITANIO (LEGA), nel ringraziare il governo per la presenza, illustra sinteticamente le finalità della risoluzione a sua prima firma.

Si tratta in particolare della necessità di adottare iniziative per introdurre quanto prima incentivi per l'attivazione di servizi di connessione alla rete Internet. In questo quadro la risoluzione è volta ad impegnare il governo ad adottare iniziative volte a prevedere che tali incentivi siano usufruibili in particolare dai cittadini e dalle piccole e medie imprese attualmente privi di collegamento alla banda ultra larga e nel rispetto del principio di neutralità tecnologica e che siano variabili in funzione della tecnologia impiegata e dei costi effettivamente sostenuti per l'attivazione dei servizi di connessione.

Ricorda in proposito la delibera del CIPE n. 71 del 2017, con la quale sono stati assegnati al Ministero dello sviluppo economico 1,3 miliardi di euro a sostegno della domanda di servizi di connettività a banda ultra larga a favore dei clienti finali. Auspicando quindi che si possa formare in Commissione un consenso trasversale per risolvere anche le criticità relative alle aree grigie e quindi affrontare la questione del c.d. *digital divide*, ritiene che per il momento la Commissione possa concen-

trarsi sulla questione dei *voucher* per la banda ultra larga al fine di dare un segnale importante alle aspettative legittime dei cittadini e delle piccole imprese del settore.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), in attesa di svolgere un dibattito più approfondito sui temi oggetto della risoluzione, propone di procedere celermente all'audizione di rappresentanti di *Open Fiber* e di Infratel al fine di comprendere nel dettaglio lo stato dell'arte sulla diffusione della banda ultra larga.

Massimiliano CAPITANIO (LEGA), nel condividere l'opportunità di svolgere le audizioni proposte dal collega Scagliusi, ricorda che il Governo ha già espresso la sua posizione e ricordato lo stato dell'arte in tale settore nella recente audizione del Ministro per lo sviluppo economico. Chiede quindi alla presidenza che la risoluzione possa avere un percorso rapido di approvazione nella prossima settimana, una volta svolte le previste audizioni.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) dichiara di condividere la proposta formulata dal collega Scagliusi, ritenendo che le audizioni indicate possano essere un'utile occasione per approfondire le tematiche relative alla diffusione della banda ultra larga sul territorio anche al fine di potersi confrontare con maggiore cognizione di causa con la posizione espressa dal governo. In tale quadro, l'attività istruttoria servirà a rendere le misure dei *voucher* più efficaci tenendo ben presente la questione della neutralità tecnologica.

Federica ZANELLA (FI) dichiara di condividere l'impianto complessivo della risoluzione in esame volta ad introdurre incentivi per l'attivazione di servizi di connessione alla rete *internet*; auspica peraltro un'opportuna iniziativa sulla problematica delle aree grigie.

Alessandro MORELLI, *presidente*, dichiara la disponibilità della presidenza a procedere nel corso della prossima settimana allo svolgimento delle audizioni proposte, ferma restando la disponibilità dei soggetti da audire, nonché all'approvazione della risoluzione in esame.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 27 novembre 2019.

Audizione dell'Amministratore delegato di ADR-Aeroporti di Roma, ingegner Ugo De Carolis, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 2116, approvata dal Senato, recante disposizioni per la sostituzione di automezzi e attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, ibrida o ad idrogeno negli aeroporti individuati dall'articolo 1, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201.

L'audizione informale è stata svolta dalle 15 alle 15.40.

Audizione dell'Amministratore delegato di ADR-Aeroporti di Roma, ingegner Ugo De Carolis, sulla sperimentazione nell'aeroporto di Fiumicino della nuova tecnologia di riconoscimento facciale dei passeggeri.

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.40 alle 16.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 16 alle 16.10.