

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza. Doc. XXVII, n. 18 (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	67
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	72

SEDE REFERENTE:

Variazione nella composizione della Commissione	71
Modifica all'articolo 3 della legge 18 giugno 1998, n. 194, in materia di proroga della concessione dell'esercizio della tratta italiana della ferrovia Domodossola-Locarno. C. 2663 Enrico Borghi (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	71
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	71

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 24 marzo 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Gian Carlo Cancellieri.

La seduta comincia alle 9.

Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza. Doc. XXVII, n. 18.

(Parere alla V Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 23 marzo 2021.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, illustra la proposta di parere (*vedi allegato*) per la parte relativa alla Missione 1 (*Digitalizzazione, innovazione competi-*

vità e cultura), rilevando come in essa sia stato recuperato il tema della trasversalità dell'investimento digitale, e tuttavia al tempo stesso sottolineata l'assenza di una precisa *governance* che assicuri tale trasversalità. Tutto questo, a fronte della Comunicazione della Commissione europea COM(2021) 118 *final*, « Bussola per il digitale 2030: la via europea al decennio digitale (*Digital compass 2030*) », che pone con chiarezza degli obiettivi da raggiungere.

Elenca quindi i temi più salienti contenuti nelle osservazioni apposte al parere. Evidenzia in particolare: la necessità di implementare la banda ultralarga, effettuando una mappatura di reti ed operatori; di investire sulla FTTH, anche tramite la previsione di un *digital bonus*; di investire ugualmente sul 5G, rivedendo le architetture del sistema pubblico di connettività; di realizzare una rete *edge cloud* nazionale; di incentivare il digitale nell'ambito di Industria 4.0. Più in generale, il 5G dovrà andare a coprire le realtà più innovative,

presenti presso imprese, beni culturali, borghi e città.

Ancora: occorrerà assicurare la realizzazione di torri FWA, 4G e 5G, appunto allo scopo di realizzare la FTTH, relativamente alla quale vanno semplificate le procedure autorizzatorie; verificare quale sia l'effettiva situazione nelle aree cosiddette bianche; valutare come incentivare lo sviluppo delle aree montane, assicurando il loro pieno inserimento nel sistema delle telecomunicazioni; dare forte impulso alla domanda di costruzioni navali, puntando su tecnologie ecosostenibili a forte impronta digitale.

Paolo FICARA (M5S), *relatore*, evidenzia in primo luogo come la proposta di parere sia stata redatta a partire dalle molte audizioni svolte e come sia emersa evidente la necessità di introdurre misure di semplificazione e velocizzazione delle gare, appunto allo scopo di realizzare gli interventi nei tempi previsti dalle norme europee.

Passa quindi ad illustrare la proposta di parere in relazione alla Missione 2 (*Rivoluzione verde e transizione ecologica*). Essa investe in particolare l'ambito della sostenibilità dei trasporti, dunque la materia delle piste ciclabili, della filiera dell'idrogeno, del trasporto ferroviario. Quanto a quest'ultimo, si impone il tema del rinnovo dei mezzi, sia TPL che relativamente alle tratte di media/lunga percorrenza; giacché appunto in questa fase si avvia la revisione del contratto decennale delle seconde, appare quanto mai opportuno prevedere l'acquisto di nuovi mezzi. Andrà inoltre rinnovato il parco dei veicoli TPL su strada, con particolare riferimento agli autobus, anche turistici: non va dimenticato che il settore del trasporto turistico è stato fra i più colpiti dalla crisi pandemica e che su questo argomento sono state svolte numerose audizioni. Ancora, il rinnovo dovrà interessare la flotta navale, sia TPL che per il trasporto regionale, sia di proprietà pubblica che privata, incentivando lo sfruttamento delle cosiddette autostrade del mare. Tutto questo, in un'ottica di potenziamento della filiera industriale italiana del settore, che dovrà fare fronte ad una domanda sostenuta e costante.

Venendo alla Missione 3 (*Infrastrutture per una mobilità sostenibile*), si impone la necessità di un sostegno al settore aeroportuale, nonché alla mobilità dolce, specialmente nei centri urbani. Quanto al trasporto ferroviario, è stata inserita un'osservazione relativamente all'*iter* di approvazione dei contratti di programma con RFI, chiedendo di mantenere l'attuale parere parlamentare a valle del processo di convalida. Si è poi richiesto di procedere al completamento dei collegamenti ad alta velocità, con priorità alle reti TEN-T; nonché di incentivare l'adeguamento degli impianti di bordo delle locomotive contemporaneamente all'introduzione del sistema ERTMS.

Quanto al settore portuale, si è manifestato sostegno al progetto di elettrificazione delle banchine (*cold ironing*), chiedendo anzi di renderlo maggiormente efficiente. Si è poi sottolineata l'opportunità di rendere strutturale o quantomeno di lungo periodo il « *marebonus* », appunto allo scopo di incentivare il trasporto via mare, nonché di favorire la digitalizzazione dei porti.

In conclusione, vista la priorità posta nel PNRR sui tre divari di genere, generazionale e territoriale, ringrazia tutti i gruppi parlamentari della Commissione per la grande attenzione nei confronti del Mezzogiorno, il cui sviluppo va perseguito a vantaggio di tutto il Paese, appunto in un'ottica di attivazione di meccanismi della domanda.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, illustra infine la proposta di parere in relazione alla Missione 4 (*Istruzione e ricerca*). Rileva come sia sottolineata l'importanza di potenziare le competenze digitali, colmandone i *gap* ancora presenti nel Paese; in particolare, è sia evidenziata la gravità del *gap* di genere che ancora si registra relativamente al conseguimento delle lauree STEM. Ricorda l'intervento del Presidente del Consiglio Draghi, che ha auspicato il rafforzamento degli istituti tecnici e delle lauree triennali professionalizzanti, a beneficio di pubblica amministrazione e imprese.

Il sottosegretario di Stato Gian Carlo CANCELLERI esprime una posizione favorevole sul parere predisposto dai relatori.

Diego SOZZANI (FI) ringrazia in primo luogo tutti i membri della Commissione e la presidente in particolare per il lavoro di mediazione svolto, che ha permesso di tenere insieme le diverse anime della maggioranza.

Passando poi all'osservazione n. 50), relativa all'attraversamento stabile e veloce dello Stretto di Messina, rimarca gli elementi di novità presenti in essa. Sottolinea l'importanza di tale opera per lo sviluppo economico non solo della Sicilia, ma dell'intera nazione; rileva inoltre come le reti ad alta velocità abbiano senso solo se coprono la totalità del territorio nazionale e come sarebbe auspicabile la loro apertura anche al trasporto merci, e non solo passeggeri com'è attualmente. Evidenzia il fatto che il ponte sullo Stretto avrebbe in generale una valenza anche geopolitica, proiettando l'Italia verso il ruolo di piattaforma principale del Mar Mediterraneo e aprendola al flusso di merci provenienti dall'Asia e dall'Africa.

Quanto al testo dell'osservazione n. 50), avrebbe preferito una formula meno generica, tramite l'eliminazione dell'espressione « se e », che rappresenta a suo avviso un errore grammaticale. L'impegno che si chiede in essa è che la documentazione relativa alla verifica delle soluzioni tecniche ottimali presente presso il MIMS sia rapidamente trasmessa al Parlamento: sollecita che tale richiesta venga fatta propria da tutta la Commissione.

Marco SILVESTRONI (FDI), quanto alla Missione 3 (*Infrastrutture per una mobilità sostenibile*), fa presente di avere sottoposto ai relatori un'osservazione proposta dalla gruppo Fratelli d'Italia relativamente all'esclusione degli operatori extranazionali dagli appalti pubblici e dagli investimenti diretti, con particolare riferimento all'acquisizione del patrimonio aziendale portuale italiano, chiedendo come mai tale osservazione non sia stata ricompresa nella proposta di parere.

Matilde SIRACUSANO (FI) ringrazia la presidente e i relatori per aver trovato un punto d'incontro quanto all'osservazione n. 50), di cui sottolinea la rilevanza. Preannunzia tuttavia, in dissenso dal gruppo, il proprio voto contrario sulla proposta di parere proprio per tale osservazione, giudicandone il contenuto ancora insufficiente.

Edoardo RIXI (LEGA) esprime una valutazione positiva sul lavoro svolto dalla Commissione, menzionando anche l'osservazione n. 52) sui valichi alpini, che avrà ricadute su un ampio numero di opere importanti, il Col di Tenda, la Maddalena, il San Bernardo, Luino, il Brennero. Ricorda poi altri interventi: la tratta italiana del TAV Torino-Lione, il completamento delle linee TEN-T anche nella Pianura Padana.

Quanto all'osservazione n. 50), si unisce alla richiesta che lo studio sulle soluzioni tecniche ottimali presente presso il MIMS sia immediatamente trasmesso al Parlamento. Ricorda che il precedente Ministro si era impegnato a farlo avere alla Commissione entro il mese di dicembre 2020, senza poi rispettare tale promessa. Evidenzia come sia stato lo stesso Presidente Draghi ad auspicare una convergenza economica fra Nord e Sud, tale che lo sviluppo di tutto il Paese si produca in modo omogeneo.

Relativamente al tipo di opera da realizzare, afferma di non avere alcuna pregiudiziale circa la realizzazione di un tunnel, ma che, a suo avviso, per via di alcune peculiarità tecniche (il valore delle pendenze ferroviarie, la faglia presente al di sotto dello Stretto) risulta più consigliabile optare per il ponte. Ribadisce al riguardo l'importanza del fatto che la Commissione visioni lo studio del Ministero.

Manifestando infine perplessità per la genericità del testo dell'osservazione e per l'uso dell'espressione « se e » che ritiene ultronea, preannunzia comunque il voto favorevole del gruppo Lega, appunto per testimoniare l'approccio non ideologico, bensì concreto e propositivo alla soluzione dei problemi infrastrutturali del Centro-Sud Italia.

Mauro ROTELLI (FDI) sottolinea come Fratelli d'Italia partisse su questa proposta di parere con una predisposizione positiva; tuttavia, manifesta l'insoddisfazione della propria forza politica relativamente all'osservazione n. 50). Ricorda come la precedente Ministra avesse abituato la Commissione a ritardi e slittamenti molto importanti, anche di mesi. Preannunzia infine che Fratelli d'Italia si asterrà sulla proposta di parere, pur riconoscendo in essa elementi di positività, essenzialmente dovuti al lavoro e all'impegno dei commissari del centrodestra.

Umberto DEL BASSO DE CARO (PD) manifesta in primo luogo apprezzamento per l'operato dai relatori relativamente alla proposta di parere. Quanto all'osservazione n. 50), concorda sull'opportunità di eliminare l'espressione « se e ». Rileva peraltro che nella valutazione sulla natura dell'attraversamento stabile, se ponte o tunnel, bisognerà tener presente anche l'opzione del ponte galleggiante trattenuto da tiranti, che cambierebbe di molto il costo dell'opera. Quanto alla possibilità di escludere le imprese extranazionali dagli appalti sulla mobilità sostenibile, ricorda al collega Silvestroni che tutte le gare sono sopra soglia, e che appare dunque impraticabile operare esclusioni di questo genere.

Gianluca ROSPI (MISTO-C !-PP) sottolinea l'importanza dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, opera fondamentale per lo sviluppo economico del Mezzogiorno d'Italia, che renderebbe il nostro Paese la piattaforma logistica naturale di tutte le merci del Mediterraneo, che spesso oggi si orientano invece verso l'Europa del Nord. Ricorda la crescente importanza dei flussi commerciali dall'India, che dovranno sempre e comunque passare attraverso lo Stretto di Suez. Registra comunque con favore gli interventi sulla portualità, che avvantaggerebbero molte realtà meridionali provviste di grandi possibilità di sviluppo, come Gioia Tauro, Taranto e Augusta. Ricorda al collega Del Basso De Caro che la soluzione del tunnel sottomarino è poco praticabile per via delle eccessive pen-

denze del tragitto, mentre quella del tunnel galleggiante (cosiddetto tunnel di Archimede) si scontra con la presenza di forti correnti nello Stretto, che metterebbero sotto stress i tiranti. Preannunzia infine il proprio voto di astensione appunto per l'osservazione n. 50), che gli appare insufficiente, precisando peraltro di abbracciare tale opzione a malincuore, perché il resto della proposta di parere risulta assai soddisfacente.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, manifesta il proprio apprezzamento quanto alla possibilità di espungere l'espressione « se e » dall'osservazione n. 50, come richiesto dagli onorevoli Sozzani, Rixi e Del Basso De Caro. Quanto alla richiesta invece del collega Silvestroni, ritiene che essa debba essere oggetto di un ulteriore approfondimento.

In linea generale, rivendica l'importanza del lavoro svolto dalla Commissione, grazie al quale si potrebbe realizzare la possibilità, tramite il PNRR, di colmare degli storici divari presenti nel territorio nazionale. Mentre infatti il Senato ha espresso un parere piuttosto generico, la Commissione ha gettato dei semi precisi per il futuro; cita in proposito il caso dell'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria, la cui realizzazione dovrà avvenire per lotti. Quanto al ponte sullo Stretto, ricordando che comunque esso non potrà essere realizzato nell'ambito del PNRR, sottolinea i nuovi e rilevanti elementi che sono stati definitivamente acquisiti, invitando i colleghi più perplessi a valutarli nella loro importanza.

Domenico FURGIUELE (LEGA) ringrazia la presidente e i relatori per il grande lavoro politico che ha reso possibile la proposta di parere, anche rispetto all'osservazione n. 50), sulla quale tutti hanno avuto modo di esprimere il proprio orientamento. Esprime dunque apprezzamento per la proposta in oggetto, ringraziando peraltro in modo particolare il Movimento 5 Stelle per aver acconsentito all'esplicito utilizzo della parola « ponte ».

Paolo FICARA (M5S), *relatore*, invita i colleghi a rimandare il tema dei soggetti

ammessi a partecipare alle gare ad un momento di successivo approfondimento. Ricorda come la Ministra De Micheli avesse dato assicurazioni circa la conclusione dei lavori della commissione di studio sull'attraversamento dello Stretto di Messina per il 31 dicembre 2020, rimarcando che il lavoro è stato poi repentinamente interrotto a causa della crisi del Governo Conte II. Quanto all'espunzione dell'espressione « se e », ritiene in conclusione preferibile il mantenimento del testo attuale, richiamando gli interventi secondo i quali essa non muta la sostanza del parere, ricordando il poco tempo rimasto per la votazione e sottolineando il grande significato del risultato comunque raggiunto.

Raffaella PAITA, *presidente*, ringrazia tutti per la collaborazione e per l'impegno condiviso, invitando il Governo a valorizzare il lavoro svolto dalla Commissione.

La Commissione approva la proposta di parere dei relatori (*vedi allegato*).

La seduta termina alle 9.55.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 24 marzo 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 14.25.

Variazione nella composizione della Commissione.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che la deputata Ketty FOGLIANI, appartenente al Gruppo Lega, è entrata a far parte della Commissione, in sostituzione del deputato Alessandro MORELLI, nominato sottose-

gretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili.

Modifica all'articolo 3 della legge 18 giugno 1998, n. 194, in materia di proroga della concessione dell'esercizio della tratta italiana della ferrovia Domodossola-Locarno.

C. 2663 Enrico Borghi.

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 26 novembre 2020.

Davide GARIGLIO (PD) denuncia in primo luogo l'assenza di attenzione da cui nasce il vuoto legislativo che rischia di bloccare l'attività della ferrovia Domodossola-Locarno: tale tratta è infatti affidata alla Società subalpina di imprese ferroviarie Spa, ma la concessione scadrà il 31 agosto 2021. La ferrovia Domodossola-Locarno è fortemente utilizzata dai lavoratori transfrontalieri, e bisogna ad ogni costo evitare una sua interruzione nel pieno della pausa estiva, anche perché un altro Stato europeo, la Svizzera, sarebbe direttamente interessata dal problema. Sottolinea dunque l'urgenza di approvare il provvedimento.

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

La seduta termina alle 14.30.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 24 marzo 2021.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.30 alle 14.55.

ALLEGATO

Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza (Doc. XXVII, n. 18).**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste, telecomunicazioni),

esaminata la proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza (Doc. XXVII, n. 18);

premesso che:

con riferimento alla missione 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) e alla missione 4 (Potenziamento delle competenze e diritto allo studio):

in termini generali, pur valutando positivamente la scelta di considerare la digitalizzazione come obiettivo trasversale a tutte le missioni del PNRR, risulta tuttavia necessaria l'elaborazione di una strategia per il digitale che, pur declinandosi nelle singole missioni, sia connotata da una visione unitaria ed integrata sia con riferimento alle infrastrutture materiali (per le connessioni mobili e per le connessioni in fibra ottica) sia da un punto di vista del patrimonio immateriale (con particolare riferimento alla formazione delle competenze) tanto nel settore pubblico quanto nel settore privato;

serve quindi una visione unitaria per questo disegno, che eviti la frammentazione degli interventi e che dovrebbe esplicarsi in una strategia integrata nel PNRR, con una *governance* ben determinata ed efficace;

a questo proposito appare necessario, ai fini del monitoraggio sull'attuazione degli interventi di trasformazione digitale la predisposizione di analisi di impatto e di sistemi di controllo sull'efficacia degli interventi che devono essere strettamente collegati agli indicatori DESI in modo da valutare nel tempo il miglioramento dei medesimi indicatori, e di conseguenza, l'efficacia degli investimenti effettuati;

con riferimento alle infrastrutture materiali di cui alla **missione 1, componente 2**, è essenziale l'accelerazione della realizzazione delle connessioni veloci in fibra;

la Comunicazione COM (2021) 118 final « Bussola per il digitale 2030: la via europea al decennio digitale (*Digital compass 2030*) » individua obiettivi di connettività ambiziosi: la connettività di almeno 1 Gbps per tutte le famiglie europee e copertura 5G in tutte le aree popolate; nell'audizione del 18 marzo 2021 il Ministro dell'innovazione tecnologica e della transizione digitale ha indicato obiettivi ancor più ambiziosi: assicurare il raggiungimento di questi obiettivi fin dal 2026;

a questo proposito occorre preliminarmente una verifica di cosa sia già stato realizzato al fine di evitare una scorretta allocazione delle risorse, sia con riferimento alle infrastrutture in fibra sia con riguardo alle infrastrutture per il 5G;

sarà necessario procedere con una mappatura esaustiva, entro la prima metà 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;

con riferimento al completamento dell'infrastruttura in fibra ottica fino all'abitazione (FTTH, *fiber to the home*), va inoltre ulteriormente rafforzato lo sforzo già iniziato con diversi interventi normativi in questa legislatura (da ultimo con il decreto-legge n. 183 del 2020, con riguardo alla connessione in fibra per scuole ed ospedali), verso una semplificazione delle procedure autorizzatorie, anche a livello di regolamentazione locale; in particolare devono essere assunte iniziative volte a con-

tenere i tempi per le autorizzazioni da parte dei soggetti concessionari pubblici (ANAS, RFI, Autostrade) nonché degli enti locali (comuni e province) e delle soprintendenze (archeologiche e paesaggistiche) in modo da rendere più fluido e meno farraginoso il procedimento che non può richiedere un tempo maggiore rispetto a quello necessario all'esecuzione dell'intervento;

occorrerebbero poi con riferimento al settore privato, strumenti di sostegno alla domanda, che si accompagnino ai *voucher* per la connettività, in grado di colmare l'attuale ritardo nella sottoscrizione di contratti per connessioni in fibra da parte degli italiani e che potrebbero essere connessi anche all'insieme degli incentivi per la modernizzazione del patrimonio abitativo in essere, un vero e proprio *digital bonus* idoneo a favorire il cablaggio degli edifici superando le difficoltà che sono state rilevate in questo processo;

anche con riferimento alle connessioni mobili ad oggi il PNRR non destina in modo specifico risorse per il superamento del *digital divide* nelle aree remote: occorre quindi assumere iniziative far fronte a tale problematica;

tra gli interventi ai quali è necessario destinare le risorse del Piano, per quanto sopra detto, va pertanto certamente annoverato il finanziamento di iniziative capaci di accelerare la diffusione del 5G;

sarebbe opportuno che le risorse del PNRR siano utilizzate per sostenere la copertura 5G di aree ad elevato interesse culturale come musei, siti archeologici, parchi, e borghi storici (oltre che delle strutture sportive già indicate nel Piano) nonché per le reti ferroviarie ad alta velocità e autostrade e strade;

infine, come già evidenziato nel parere reso dalla IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni sulle linee guida per la predisposizione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, accanto alle necessarie infrastrutture di base occorre costruire una strategia che riguardi tutte le componenti del mosaico tecnologico che connota la digitalizzazione;

con specifico riferimento, alla **missione 1, componente 1**, riguardante la digitalizzazione delle pubbliche amministrazioni, andrà sicuramente sviluppato un sistema di piattaforme abilitanti che permettano di realizzare finalmente l'obiettivo di una comunicazione *once only* nei rapporti tra imprese e cittadini assicurando una straordinaria semplificazione burocratica. A tal fine vanno accresciuti i servizi disponibili sulle interfacce tra pubblica amministrazione e privati e devono essere accresciuti gli investimenti per raggiungere la piena interoperabilità tra le banche dati delle pubbliche amministrazioni, lavorando anche intensamente per migliorare la « qualità » dei dati detenuti dal settore pubblico;

tutto questo, come precisato anche nell'ambito della **missione 4, componente 1**, richiede uno sviluppo delle competenze digitali in modo da costruire quella solida base di capitale umano senza la quale diventerebbe concreto per il nostro Paese il rischio di una progressiva marginalizzazione; proprio con riguardo alle competenze l'Italia sconta infatti un grave ritardo rispetto all'Europa, risultando in coda alle statistiche non solo sulle competenze digitali generali ma anche nella quantità di laureati STEM;

anche a livello universitario potrebbe essere utile favorire la creazione di lauree triennali professionalizzanti, che potrebbero accelerare l'immissione sul mercato di figure di alta professionalità, nonché valutare una possibile integrazione tra la formazione universitaria e la formazione tecnica terziaria degli ITS;

allo stesso modo occorre inoltre rafforzare i processi di aggiornamento professionale accompagnando i lavoratori della pubblica amministrazione e delle imprese in modo da assicurare che il cambio tecnologico si unisca al necessario cambio culturale a tutti i livelli;

con riferimento alla missione 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica):

il Piano, pur facendo riferimento in più occasioni alla mobilità sostenibile – e in particolar modo al trasporto marittimo

– non considera una componente molto rilevante del settore, per il suo impatto occupazionale e industriale come per quello ambientale, quale quella del trasporto marittimo crocieristico e commerciale.

con riferimento alla missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile):

risulta indispensabile assicurare al nostro sistema aeroportuale non solo di uscire dalla crisi in atto, che difficilmente potrà essere superata in tempi brevi, ma anche di essere pronto nel momento in cui progressivamente si potrà tornare a livelli di traffico più sostenuti. In questa ottica, se da una parte appare indispensabile una prosecuzione degli interventi di sostegno, a cominciare da una proroga degli ammortizzatori sociali, e delle misure di mitigazione delle perdite del settore, dall'altra occorre fornire strumenti che possano produrre un effetto di stimolo agli investimenti che accompagnino una rinnovata centralità del settore aeroportuale anche in sinergia con le sfide e gli obiettivi che la nuova compagnia aerea nazionale può svolgere in questo quadro;

la semplificazione delle procedure rappresenta un punto cruciale per il successo delle politiche di sviluppo che possono essere finanziate con i Fondi del Piano. In particolare, nelle procedure di affidamento delle opere pubbliche dovrebbe essere ripresa l'esperienza del « modello Genova » con il commissariamento delle opere e dovrebbero essere introdotte forme di semplificazione dell'*iter* progettuale. Sempre a tale obiettivo potrebbe puntare anche una riforma che renda tassativi i termini perché le amministrazioni tenute a fornire pareri obbligatori;

la realizzazione degli interventi infrastrutturali, nei termini previsti, richiede inoltre che si possano contenere i tempi burocratico-amministrativi relativamente alla fase autorizzativa;

rilevata altresì la necessità, nell'ambito delle proposte di interventi infrastrutturali riferiti al completamento dei 4 corridoi che attraversano l'Italia delle reti TEN-T, di rappresentare l'intero mosaico

infrastrutturale che oggi caratterizza l'offerta, evidenziando gli anelli mancanti che mettono in crisi l'intero quadro infrastrutturale e, soprattutto, tutte le interdipendenze funzionali tra le reti ed i nodi urbani e logistici (porti, aeroporti ed interporti),

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

con riferimento all'**impostazione complessiva** del Piano nazionale di ripresa e resilienza:

1) si valuti l'opportunità di articolare in termini unitari, nell'ambito del PNRR, una strategia per il digitale che deve costituire il quadro di riferimento per gli interventi declinati nelle singole missioni, che ne garantisca il coordinamento e l'integrazione e caratterizzata da una *governance* ben definita ed efficace che assicuri una puntuale elaborazione dei progetti e ne coordini e monitori lo sviluppo e la realizzazione valutando i risultati sulla base di parametri collegati agli indicatori DESI in modo da verificare nel tempo il miglioramento dei medesimi indicatori;

2) si valuti l'opportunità di aumentare la dotazione finanziaria per la realizzazione degli interventi e degli obiettivi descritti;

3) si valuti l'opportunità di investire sulle competenze digitali in tutti i settori della società e della PA e per una formazione riqualificante per dipendenti pubblici e privati che metta al centro del sistema *cybersecurity* e *blockchain*. È infatti fondamentale che la sicurezza cibernetica diventi uno dei fattori abilitanti per la PA e per i privati ma anche il presupposto necessario di un'architettura nazionale di rete agile, evoluta e flessibile per il futuro;

in questo quadro, con riguardo alla Missione 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura), componente 1.2 (Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo), linea proget-

tuale 4 (Banda larga, 5G e monitoraggio satellitare):

4) si assumano le iniziative per favorire un'accelerazione del completamento del dispiegamento della fibra ottica, individuando le più opportune modalità e le eventuali risorse aggiuntive per assicurare un utilizzo diffuso e coerente con gli obiettivi della *Gigabit society* delle connessioni veloci, per le famiglie, per le realtà produttive e per le pubbliche amministrazioni, assicurando che oltre all'infrastruttura fisica siano adeguatamente implementate le necessarie scelte tecnologiche complementari per sfruttare pienamente il potenziale di crescita e di trasformazione da esse derivanti, prevedendo la mappatura delle reti mobili e il censimento delle reti degli operatori;

5) si assumano in particolare le necessarie iniziative normative per istituire un *digital bonus* che, in termini analoghi al *bonus* per la riconversione ecologica del patrimonio edilizio, favorisca il dispiegamento della fibra effettivamente « *to the home* » in modo da conseguire gli ambiziosi obiettivi di connettività che lo stesso Ministro dell'innovazione tecnologica e della transizione digitale ha indicato nell'audizione parlamentare del 18 marzo 2020;

6) si assumano le ulteriori iniziative necessarie al fine di garantire la possibilità per gli utenti di accesso gratuito alla rete *wi-fi* all'interno degli edifici pubblici, nonché in aree aperte al pubblico come le piazze o altri luoghi di ritrovo abituale;

7) si valuti la possibilità di implementare obiettivi orizzontali, impattanti su tutte le missioni del Piano come la promozione di una piattaforma per servizi di livello applicativo in grado anche di gestire la copertura universale indoor e *outdoor* nei borghi raggiunti da connettività a banda ultralarga o connessioni 4G o 5G tale da assicurare servizi *smart* come la gestione intelligente dell'illuminazione, la sicurezza urbana o l'efficienza energetica degli edifici pubblici e privati ovvero la realizzazione di 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 anche in integrazione con il progetto *smart road* di ANAS;

8) si valuti l'opportunità di prevedere la revisione delle architetture del « sistema pubblico di connettività » (SPC) e della RIPA, rete internazionale che collega le nostre ambasciate ai Ministeri degli esteri e della difesa, concepite una ventina di anni fa e non più in grado di fornire velocità ultra broadband e, dunque, servizi adeguati alle esigenze odierne e future;

9) si valuti l'opportunità di prevedere, eventualmente in associazione con SPC, lo sviluppo di una rete « *Edge-cloud* » nazionale, che è centrale e strategica per l'interesse del Paese. L'*edge-cloud* rientra in una più generale prospettiva dell'internet del futuro e rappresenta la chiave per ottenere i necessari miglioramenti di qualità (*throughput*, latenza, *video delay*, *download/upload time*, etc.), senza i quali l'evoluzione verso una rete fissa in fibra ottica e mobile 5G (e 6G) non potrà fornire i frutti desiderati;

10) si assumano iniziative per incentivare fra le applicazioni « verticali » lo sviluppo di soluzioni 5G per la « industrial internet » (ambito Industria 4.0) necessarie per aumentare la produttività delle PMI in distretti industriali, riducendo il costo dello spettro e fornendo incentivi alle imprese per l'automazione delle fabbriche attraverso soluzioni IoT e 5G;

11) si valuti l'opportunità di lanciare un piano per il calcolo fotonico ultraveloce prevedendo finanziamenti per la ricerca quantistica (Quantum computing & communications) necessari per le reti degli anni 2030 e, al contempo, per continuare ad assicurare la sicurezza informatica del paese;

12) si utilizzi e si implementi con la copertura 5G la mappatura delle reti già esistente e realizzata da AGCOM, istituita con il decreto « Destinazione Italia », la *broadband map*, utilizzata per il piano *voucher*. Si tratta di una banca dati di tutte le reti di accesso ad *internet* esistenti sul ter-

ritorio nazionale che ad oggi può essere utilizzata per conoscere lo stato di sviluppo dell'offerta di accesso ad *internet* al singolo indirizzo e di fare valutazioni comparative sulle diverse tecnologie e velocità;

13) si assumano le necessarie iniziative per garantire un pieno ed efficace sviluppo delle reti 5G, incoraggiando l'integrazione tra fornitori e soggetti committenti di servizi innovativi al fine di consentire il pieno dispiegamento delle enormi possibilità di sviluppo che tale nuovo paradigma tecnologico offre al nostro Paese e assicurando un adeguato sostegno, anche finanziario, per accelerare tale processo;

14) si valuti l'opportunità di destinare maggiori risorse per le infrastrutture digitali, in particolare le reti mobili 5G, unitamente alla previsione di risorse *ad hoc* per il superamento del *digital divide*;

15) si valuti l'opportunità di adeguare gli attuali limiti italiani sulle emissioni elettromagnetiche a quelli europei;

16) in particolare, si assumano iniziative per assicurare un supporto alla realizzazione di impianti quali nuove torri e micro-impianti (DAS – *Distributed Antenna System/Small cells*) in grado di ospitare antenne 5G multi-operatore, infrastrutture necessarie alla copertura delle reti ferroviarie ad alta velocità e delle autostrade e per la copertura di aree quali ospedali, scuole, parchi o musei anche con tecnologie 5G, in coerenza con il principio di neutralità tecnologica;

17) si assumano altresì iniziative per assicurare la realizzazione di nuove torri FWA, 4G e 5G nonché per la realizzazione di una rete di trasporto in fibra per il collegamento delle torri esistenti e di nuova realizzazione unitamente ai ponti radio di ultima generazione. Al fine di garantire una copertura rapida del Paese è necessario ricorrere a una soluzione basata su un *mix* di tecnologie in grado di garantire velocità Gigabit che privilegi l'impiego di connessioni FttH nelle aree più densamente popolate e che si avvalga di soluzioni FWA 5G o 5G nelle aree più remote dove è più oneroso e meno efficiente ricorrere a

soluzioni fisse. Un approccio di questo tipo consente di realizzare un servizio VHCN in tempi molto rapidi e con un costo molto ridotto. In particolare, nelle aree grigie, serve sostenere l'utilizzo complementare di tecnologie FttH-FWA5G, attraverso bandi di gara suddivisi in molteplici lotti e rimettendo la scelta sul *mix* tecnologico ai partecipanti ai bandi. Questo meccanismo consentirebbe di ridurre molto i tempi di realizzazione e di aumentare la disponibilità di risorse da investire e, allo stesso tempo, permetterebbe di preservare la concorrenza a livello di Paese, garantendo la massima efficienza e la massima qualità del servizio all'interno del singolo lotto. Inoltre, per facilitare la realizzazione di reti VHCN con tecnologia FWA5G, sarebbe necessario sostenere soluzioni di condivisione di frequenze tra più operatori oppure la messa a disposizione di nuove frequenze destinate specificamente a queste finalità di copertura;

18) con riferimento al completamento dell'infrastruttura in fibra ottica fino all'abitazione (FTTH, *fiber to the home*), va inoltre ulteriormente rafforzato lo sforzo già iniziato con diversi interventi normativi in questa legislatura (da ultimo con il decreto-legge n. 183 del 2020, con riguardo alla connessione in fibra per scuole ed ospedali), verso una semplificazione delle procedure autorizzatorie, anche a livello di regolamentazione locale; in particolare devono essere assunte iniziative volte a contenere i tempi per le autorizzazioni da parte dei soggetti concessionari pubblici (ANAS, RFI, Autostrade) nonché degli enti locali (comuni e province) e delle soprintendenze (archeologiche e paesaggistiche) in modo da rendere più fluido e meno farraginoso il procedimento che non può richiedere un tempo maggiore rispetto a quello necessario all'esecuzione dell'intervento;

19) al fine di velocizzare i lavori nelle aree bianche del Piano Banda Ultra Larga, si valuti di prevedere che la Presidenza del Consiglio dei Ministri possa nominare il Presidente della Regione o della Provincia Autonoma come commissario stra-

ordinario anche per l'acquisizione di permessi concessori da parte di enti e società;

20) si adottino iniziative volte a rigenerare le amministrazioni pubbliche, a partire dai comuni, perseguendo i seguenti obiettivi: favorire lo sviluppo di un comune digitale dove i servizi mettono al centro i cittadini e le imprese; promuovere lo sviluppo sostenibile, etico ed inclusivo della città attraverso l'innovazione e la digitalizzazione; contribuire alla diffusione delle nuove tecnologie digitali nel tessuto economico locale; standardizzazione della modulistica autorizzativa; linee-guida omogenee per i comuni; potenziamento del ruolo della conferenza di servizi, rendendola da subito obbligatoria in presenza di più enti coinvolti nel procedimento, dando piena attuazione al silenzio assenso tra amministrazioni, nonché valutando anche una conferenza di servizi « regionale », tra tutti gli operatori e gli enti coinvolti nei procedimenti autorizzatori, volti a semplificare e coordinare le attività di sviluppo tecnologico del territorio, in conformità con i piani di sviluppo degli operatori;

21) si valuti l'opportunità di investire, anche in ambito ESA possibilmente con leadership ASI, nelle nuove costellazioni globali di decine di migliaia di satelliti miniaturizzati a bassa orbita che negli Stati Uniti sono già a uno stadio avanzato da parte di numerosi attori privati (Starlink di Space X, Athena di Facebook, Kuiper di Amazon, etc.) e che potranno fornire infrastrutture mondiali utili per il 6G, valutando anche la ricollocazione di tale obiettivo nell'ambito delle politiche di transizione ambientale;

22) con riferimento allo **sviluppo della montagna**, il Parlamento ha adottato recentemente, tramite interventi di indirizzo, delle linee che ben si possono inserire all'interno del Piano Nazionale di ripresa e resilienza. Con la mozione 1-00312 si è infatti dato un indirizzo specifico al Governo con riguardo ai territori montani e alle aree interne. Alla luce degli ingenti fondi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza si ritiene necessario prevedere, a favore di una sempre maggiore

coesione e perequazione sociale delle aree montane e delle aree interne, un investimento prioritario che porti al completamento della rete nazionale di telecomunicazione in fibra ottica, della digitalizzazione ed innovazione della PA, dello sviluppo delle infrastrutture e servizi digitali del Paese (*datacenter* e *cloud*) e interventi per una digitalizzazione inclusiva contro il *digital divide*. Si ritiene quindi essenziale procedere secondo una efficace « Agenda digitale per la montagna » che risponda alle urgenze dei territori in particolare per collegare in rete tra loro i Comuni (decisivo per la collaborazione tra gli enti, e le Unioni stesse). A tale riguardo, le aziende pubbliche (ENEL, ENI, ANAS, Ferrovie dello Stato, RFI, Terna, e altro) devono investire in montagna e nelle aree interne creando valore sociale e non solo finanziario, impegnando risorse e competenze per la transizione energetica ed ecologica, al fine di realizzare territori e montagne intelligenti e sostenibili, a prova di futuro, in dialogo con le aree urbane e metropolitane.

con riguardo alla **Missione 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura), componente 1.2 (Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo), linea progettuale 2 (Politiche industriali di filiera e internazionalizzazione)**:

23) considerato che nel contesto dell'attuale crisi è necessario dare un nuovo forte impulso alla domanda di costruzioni navali puntando in particolare su prodotti innovativi anche basati su tecnologie ecosostenibili a forte impronta digitale (necessariamente connessi con porti *smart* e porti *green*) – siano introdotte misure per il finanziamento di progetti innovativi di prodotto o di processo nel campo navale avviati o in fase di avvio;

con riferimento alla **missione 2, che rappresenta uno dei punti più ambiziosi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, in quanto mira alla rivoluzione verde e alla transizione ecologica**:

24) si assumano iniziative dirette, con un lavoro organico e più uniforme sul territorio, a colmare il deficit rispetto ad

altri Paesi europei in termini di sostenibilità, elettrificazione e sostenibilità della produzione elettrica, qualità dell'aria, ciclabilità, riqualificazione dello spazio pubblico, trasporto collettivo, sicurezza stradale e manutenzione delle infrastrutture, nonché logistica sostenibile, attraverso azioni trasversali di supporto tecnico-specialistico e procedurale e rafforzamento per le amministrazioni locali, dalla fase di pianificazione alla fase del cantieramento delle iniziative;

si costituisca a questo scopo una governance strutturata per dare attuazione al Piano assicurando un confronto costante con le parti sociali sia durante l'iter di valutazione dei progetti sia in fase di monitoraggio degli effetti attesi;

in via generale si attivino programmi di istruzione e formazione continua, tramite corsi specifici professionalizzanti che possano assicurare maggiore sicurezza, sia per i passeggeri che per tutti i mezzi circolanti;

25) si includa il trasporto marittimo privato tra i settori da coinvolgere per la ripresa sostenibile e innovativa prevedendo misure di incentivazione per il rinnovo della flotta e il miglioramento delle *performance* ambientali, ponendo l'attenzione sull'esigenza di garantire che gli incentivi rivolti al rinnovo e al *rifitting* della flotta privata abbiano una ricaduta occupazionale e industriale sul territorio nazionale e europeo.

con riferimento alla **missione 2, componente 2.2 (energia rinnovabile, idrogeno e mobilità sostenibile)**:

26) **alle linee progettuali 1 e 2 (produzione energia da fonti rinnovabili e produzione distribuzione e utilizzo dell'idrogeno verde)**, rammentando l'importanza del settore dei trasporti verso una compiuta transizione ambientalmente compatibile, si valuti come prioritario insistere sulla produzione di idrogeno nei trasporti e declinare in maniera compiuta su tutto il territorio nazionale lo sviluppo di una rete di ricarica elettrica;

27) **alla linea progettuale 2, (produzione, distribuzione e utilizzo dell'idrogeno**

verde), **progetto 2.4 (rete stazioni di rifornimento idrogeno)**, che prevede una rete di stazioni di rifornimento di idrogeno con un massimo di 40 distributori di carburante, si valuti di estendere tale azione per un uso promiscuo, sia per mezzi pesanti che per veicoli leggeri, per una riduzione delle emissioni legate al trasporto;

28) **alla linea progettuale 2, (produzione, distribuzione e utilizzo dell'idrogeno verde)**, **progetto 2.5 (utilizzo idrogeno nel trasporto ferroviario)**, si estenda il progetto relativo all'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto ferroviario anche al settore marittimo, considerando che il trasporto marittimo incide in maniera rilevante sulle emissioni climalteranti e che la tecnologia abilitante del *Fuel Cell hydrogen* è la medesima. Si allarghi inoltre il perimetro anche al trasporto con autobus per la creazione di una filiera nazionale in grado di rispondere alle esigenze del Paese e capace di competere sul mercato internazionale;

29) in relazione all'obiettivo di **decarbonizzazione dei trasporti**, si dia priorità agli interventi – previsti nel PNRR – di elettrificazione della rete ferroviaria che ne è sprovvista e si individuino le linee dove avviare la sperimentazione dei treni ad idrogeno in prossimità di attività industriali legate allo sviluppo della filiera dell'idrogeno, in coerenza con gli obiettivi della Missione 2, in modo da arrivare in breve tempo alla sostituzione dei mezzi ferroviari ancora oggi alimentati a combustibili fossili;

30) in relazione **alla linea progettuale 3 (trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile)**, con riferimento alla necessaria **sostituzione dei mezzi per il trasporto pubblico locale**, si proceda con una logica scalare di fattibilità con interventi quali la promozione del ricambio del parco automezzi con soli automezzi EURO VI di ultima generazione, ovvero con mezzi a trazione GNL e GNC che potrebbero portare peraltro un effetto positivo sul sistema produttivo italiano e da ultimo, ove possibile, promuovere il ricambio del parco attraverso i veicoli elettrici (a batteria e *fuel cell*);

31) in relazione **alla linea progettuale 3 (trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile)**, con riferimento alla **sostituzione** e all'**acquisto di nuovo materiale rotabile**, si rammenta il valore sociale oltre a quello ambientale delle tratte ferroviarie a lunga percorrenza. Le stesse, come è noto, regolate dal contratto di servizio universale media/lunga percorrenza ferroviaria, *intercity* giorno e notte, sono utilizzate dalla maggior parte dei pendolari italiani e iniziano a rappresentare una reale alternativa all'uso dell'aereo, specie con riferimento ai convogli notturni. Per queste ragioni si suggerisce di estendere il rinnovo dei mezzi rotabili anche ai mezzi utilizzati nell'ambito del contratto di servizio universale media/lunga percorrenza ferroviaria. Il contratto decennale (2017-2026) si avvia alla fase di revisione e risulta quanto mai opportuno prevedere l'acquisto di nuovi mezzi (sia carrozze che locomotori) rispetto al contratto attuale che prevede solo interventi di *revamping* del materiale rotabile esistente;

32) in relazione **alla linea progettuale 3 (trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile)**, nell'ambito delle riforme atte a rendere il trasporto pubblico locale ancor più rapido nella sostituzione dei mezzi, si preveda la possibilità di rivedere le attuali modalità di accesso ai fondi estendendole anche al noleggio operativo per offerte integrate per mezzi a basse o zero emissioni;

33) si rileva l'attuale assenza, all'interno delle azioni del piano, di un **programma strutturato di rinnovo del parco dei veicoli industriali e commerciali** attraverso una serie di incentivi mirati per le aziende; occorre inoltre avviare un adeguato programma di rinnovo dei quasi 26 mila autobus che compongono il parco veicolare destinato ai servizi di noleggio con conducente e linee commerciali (sia a corto che a lungo raggio). Si valuti dunque l'opportunità di prevedere un adeguato stanziamento al fine di incentivare sia l'ammmodernamento che il rinnovo della flotta del settore dei bus turistici ecologici e tecnologicamente avanzati, nonché a promuovere tutte le opportune iniziative volte ad

allineare l'imposizione delle accise sul gasolio commerciale usato come propellente per autoveicoli delle categorie M2 e M3 per il trasporto occasionale di passeggeri ai regimi di tassazione dei principali Stati europei;

34) con riferimento al complesso delle previsioni previste dalla **linea progettuale 3 (Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile)** si rileva infine come, a fronte degli ingenti investimenti del Piano, che si configurano altresì con una programmazione articolata su più anni, è oggi possibile nonché necessario per la ripresa dell'economia nazionale prevedere una filiera industriale italiana per la costruzione dei mezzi (navi, bus e materiale rotabile).

Sul rinnovo del parco mezzi occorre, in particolare, predisporre un'adeguata strategia industriale per favorire una forte capacità produttiva nazionale di veicoli adibiti a tale funzione. Se infatti non riparte la produzione nazionale, il rinnovo del parco autobus avverrà prevalentemente attraverso forniture dall'estero. La strategia industriale necessaria deve favorire i processi di aggregazione tra le imprese italiane del settore e destinare a esse quantità crescenti di commesse. Ugualmente necessaria è una chiara definizione di una filiera industriale della mobilità elettrica, che guardi alla riconversione delle industrie e alla relativa forza lavoro. Infine le misure di sostegno al rinnovo delle flotte impegnate nei collegamenti con le isole e delle autostrade del mare genererebbero nuove opportunità per tutta la filiera della cantieristica nazionale.

35) **in relazione alla linea progettuale 3 (Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile), progetto 3.3.1 (Rafforzamento dell'industria dei trasporti green e delle relative filiere nazionali)** – considerato che il sistema portuale italiano, per mantenere e ampliare la propria capacità e competitività, richiede imponenti interventi di dragaggi e che la delicatezza ambientale degli interventi, l'esigenza della corretta gestione e del necessario smaltimento dei sedimenti raccolti hanno rallentato fortemente gli investimenti nel settore

– si propone di introdurre la possibilità di specifici contratti di sviluppo a supporto di una nuova filiera nazionale nel Mezzogiorno per la produzione di mezzi per dragaggi ambientalmente sostenibili basati sulle migliori tecnologie disponibili e sviluppo di un'economia circolare che faccia del riutilizzo dei materiali escavati l'elemento centrale;

36) **in relazione alla linea progettuale 3 (Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile), progetto 3.3.4 (Rinnovo flotta navale per trasporto regionale con unità a propulsione alternativa)**, si propone di ampliare le finalità del progetto andando oltre il trasporto regionale e prevedendo una legge per l'industria *green* del mare. Si propone l'introduzione di una misura finanziaria di supporto alla filiera strategica nazionale dell'industria del mare, prevedendo la possibilità di un sistema di supporto finanziario alle spese di ricerca e di innovazione nel settore dei trasporti marittimi in termini ecologici e digitali, con la finalità di sostenere la competitività del sistema industriale nazionale nel mondo. Si propone una legge speciale di supporto all'innovazione per il settore del mare in considerazione della centralità del settore per la lotta ai cambiamenti climatici e della sua strategicità per l'economia nazionale, il *made in Italy* e l'*export*;

37) **in relazione alla linea progettuale 3 (Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile), progetto 3.3.4 (Rinnovo flotta navale per trasporto regionale con unità a propulsione alternativa)**, con particolare riferimento all'acquisto da parte delle regioni di nuove flotte, si estenda altresì il progetto anche a quelle tratte regolate da contratti di servizio di competenza statale.

con riferimento alla **missione 2, componente 2.4 (tutela del territorio e della risorsa idrica)**:

38) in relazione alla linea progettuale 1 (Interventi sul dissesto idrogeologico), al fine di sviluppare una piattaforma intelligente di monitoraggio del territorio e dei fenomeni connessi al dissesto idrogeo-

logico che vada a costituire il sistema informativo multi-rischio per l'aggregazione, la visualizzazione e l'interrogazione dei dati raccolti dai vari sistemi, si valuti la possibilità di dotare le Regioni di uno strumento di monitoraggio territoriale basato su tecniche di *Big Data Analysis* e *Business Intelligence*, condiviso tra Stato, Regioni ed enti locali;

in ordine al complesso delle previsioni elencate nella **Missione 3, infrastrutture per la mobilità sostenibile**:

39) si introduca una linea progettuale dedicata al sostegno del settore aeroportuale **e dell'indotto**, non soltanto al fine di mitigare le perdite derivanti dall'attuale situazione di grave contrazione del mercato, ma anche per sostenere e rilanciare gli investimenti necessari a garantire la competitività del nostro sistema, sostenendo progetti di riconversione ecologica e di digitalizzazione coerenti con le finalità essenziali del PNRR;

40) nell'attuazione delle indicazioni strategiche e programmatiche degli interventi previsti, in coerenza con l'allegato al DEF ItaliaVeloce, si continui a perseguire l'obiettivo prioritario della riduzione degli squilibri territoriali con un orizzonte temporale che vada oltre il limite temporale di attuazione del PNRR;

41) si inserisca nella Missione 3 una specifica **componente 3.3, Reti e Infrastrutture per la mobilità dolce e il cicloturismo**. Occorre inoltre includere anche le *greenways* e le reti sentieristiche, che utilizzano vecchi sedimi di ferrovie e varianti di tracciato abbandonate da molto tempo e completamente disarmate per *trekking*, escursioni, percorsi nei parchi e nella natura;

42) rilevando come gli investimenti della missione citata devono contribuire a incrementare il trasporto collettivo e al tempo stesso contribuire ad abbattere le emissioni inquinanti, si prevedano maggiori investimenti infrastrutturali nei nodi urbani e suburbani per metropolitane, tranvie, filovie e Bus Rapid Transit (BRT), partendo dalle aree metropolitane ad elevato

congestionamento, a cominciare dalle aree interessate dalle procedure di infrazione comunitaria n. 2014/2147 del 10 luglio 2014 o n. 2015/2043 del 28 maggio 2015 per la non ottemperanza dell'Italia agli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE;

43) in ordine all'obiettivo della semplificazione dei procedimenti, si ricerchino modalità per rendere più efficace e veloce la realizzazione delle opere pubbliche, anche attraverso interventi di semplificazione dell'*iter* progettuale e la tassatività dei termini per la resa dei pareri obbligatori, in particolare quelli di competenza delle soprintendenze e delle autorità ambientali;

44) sempre in ordine all'obiettivo della semplificazione dei procedimenti, nelle more di interventi di riforma complessiva dell'impianto regolatorio, si confermi il regime derogatorio vigente, valutandone la proroga e un eventuale potenziamento;

con riferimento alla **missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile), componente 3.1. (Alta velocità ferroviaria e Manutenzione stradale 4.0), linea progettuale 1 (Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese):**

45) in merito alla riforma relativa all'accelerazione dell'*iter* di approvazione dei contratti di programma con RFI, sia mantenuto l'attuale parere parlamentare a valle del processo di convalida del Contratto di programma tra il MIT (ora MIMS) e RFI, intervenendo a monte del lungo *iter* tra passaggi ministeriali, CIPESS e Cortei dei conti;

46) si proceda al potenziamento dell'alta velocità ferroviaria su tutto il territorio nazionale, con priorità non solo al Mezzogiorno ma anche a quelle aree non ancora completate, come il Nord Ovest;

47) nel caso in cui le risorse del PNRR non siano sufficienti per il completamento delle opere infrastrutturali, sia garantito il finanziamento integrale attraverso altri strumenti finanziari della programmazione italiana ed europea, assicurando il completamento nei tempi definiti e inserendo le opere nei nuovi contratti di programma tra MIT (ora MIMS) e RFI;

48) dato atto che nella componente 3.1 è prevista la realizzazione dei primi lotti funzionali del nuovo tracciato dell'Alta velocità LARG Salerno Reggio Calabria, in attesa dello studio di fattibilità di RFI finanziato dall'art. 208 del decreto-legge n. 34 del 29 maggio 2020, che permetterà di inquadrare la realizzazione complessiva del progetto e di capire quanto e cosa di questo progetto sarà finanziato con il PNRR, è necessario ribadire che i lotti successivi dell'opera dovranno essere garantiti attraverso altri strumenti finanziari della programmazione italiana ed europea, prevedendo il completamento entro il 2030 e inserendolo nei nuovi contratti di programma tra MIT (ora MIMS) e RFI;

49) si dia priorità assoluta ai previsti investimenti di *upgrading* e elettrificazione anche al fine di migliorare la connettività e lo sviluppo della coesione territoriale nonché di ridurre i tempi di percorrenza e garantire un collegamento veloce con la rete AV e se ne valuti altresì l'inserimento, ove non già previsto, nel prossimo contratto di programma tra MIT (ora MIMS) e RFI, ma solo per i lotti la cui realizzazione non dovesse essere possibile concludere nei tempi di cui al PNRR, prevedendone comunque il completamento entro e non oltre il 2030;

50) per la verifica delle soluzioni tecniche ottimali contenute nello studio della commissione sull'attraversamento stabile e veloce dello Stretto di Messina istituita presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, si richiede che tale studio sia trasmesso subito al Parlamento ai fini dell'approvazione del parere; rispetto agli scenari (ponte o tunnel), si valuti se e quali opere e interventi possano essere realizzati alle condizioni previste dal PNRR;

51) si dia priorità nel piano stazioni al sud alle stazioni inserite nel programma *Easy Station* e *Smart Station* nel quale, entro il 2026, RFI già prevedeva di trasformare ed adeguare le stazioni per renderle più accessibili e confortevoli a tutti i viaggiatori senza distinzione alcuna secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI – PMR);

52) si proceda al completamento dei collegamenti ferroviari ad alta velocità per passeggeri e merci con priorità alle reti TEN-T, ai valichi alpini e alle possibili future integrazioni;

53) alla luce del fatto che una quota rilevante delle risorse destinate al finanziamento di interventi ferroviari è sostitutiva di risorse ordinarie nazionali già stanziare negli anni precedenti, al fine anche di inserire interventi immediatamente cantierabili, si preveda di riprogrammare le risorse rinvenienti garantendo il rispetto del vincolo territoriale originario e acquisendo il parere preliminare del Parlamento sulla nuova destinazione di tali fondi;

54) si preveda l'aumento degli investimenti per il 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 modo da garantire una maggiore accessibilità alle direttrici nazionali principali e ai corridoi internazionali;

55) in contemporanea all'aggiornamento tecnologico tramite il sistema ERTMS, si prevedano forme di sostegno per l'adeguamento degli impianti di bordo delle locomotive;

56) si prevedano distanze più brevi (tra i 200 e i 900 km) per quanto riguarda gli investimenti nel settore del trasporto su ferro ed in particolare, per il settore della movimentazione delle merci, rispetto a quanto attualmente riportato nel PNRR (tra 500 e 900 km);

57) si prevedano investimenti non solo per la rottamazione e l'acquisto di nuovi carri merci, ma anche per l'ammodernamento di carri circolanti e non ancora del tutto obsoleti, al fine anche di attivare una manodopera presente sul territorio nazionale;

con riferimento alla **missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile), componente 3.1. (Alta velocità ferroviaria e Manutenzione stradale 4.0), linea proget-**

tuale 2 (Interventi per la manutenzione stradale 4.0):

58) si assumano le necessarie iniziative affinché venga materialmente realizzato l'archivio nazionale delle strade (previsto all'art. 226 del « Codice della strada », per come specificato dall'art. 401 del relativo « Regolamento di esecuzione e di attuazione »), posto che tale strumento consentirebbe di monitorare lo stato tecnico delle infrastrutture, così da poter predeterminare gli interventi funzionali ad assicurare la sicurezza, nonché la regolare circolazione dei veicoli, e contribuirebbe ad innalzare il livello di efficienza e di sicurezza del sistema viario italiano;

59) con riferimento alla componente 3.1., per il passaggio di proprietà di ponti e viadotti ad ANAS, si valuti di snellire con urgenza le procedure in corso e per le quali siano state stanziare risorse per il potenziamento dell'opera;

60) si preveda, nell'ambito degli interventi volti a garantire una mobilità sostenibile, l'attuazione di una specifica linea di intervento volta a tutelare e garantire pienamente i diritti degli utenti del trasporto ferroviario, marittimo, aereo e stradale, in ogni forma soggetta a tariffa o pedaggio, anche con riferimento al diritto alla libera circolazione e soggiorno su tutto il territorio nazionale di cui all'articolo 16, primo comma, della Costituzione;

con riferimento alla **missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile), componente 3.2 (Intermodalità e logistica integrata), linea progettuale 1 (Progetto integrato Porti d'Italia)**, in merito ai progetti di sostenibilità ambientale, efficientamento energetico e riduzione delle emissioni nei porti, in particolar modo in riferimento alla positiva previsione dell'elettificazione delle banchine (*cold ironing*), si valuti l'opportunità di:

61) pianificare in modo strutturale e coordinato la tipologia di investimento, identificando ad esempio interventi prioritari dove l'intervento pubblico può incentivare contemporaneamente sia l'elettificazione delle banchine che l'elettificazione

delle navi che in quelle banchine fanno sistematicamente scalo, in modo da massimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura di *cold ironing*;

62) oltre il finanziamento per la realizzazione delle opere di *cold ironing* (a terra), si valuti l'opportunità di prevedere incentivi sia per l'adeguamento delle flotte che l'eventuale potenziamento della infrastruttura elettrica a monte dei porti;

63) prevedere, oltre al finanziamento per la realizzazione delle opere di *cold ironing* (a terra), incentivi sia per l'adeguamento delle flotte che per l'eventuale potenziamento della infrastruttura elettrica a monte dei porti;

64) prevedere l'adozione di adeguate misure sul fronte tariffario per rendere conveniente tale opzione energetica;

65) prevedere maggiori investimenti nel rinnovo della flotta navale italiana dedicata al trasporto pubblico locale e non, sia per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni che di incentivare la produzione industriale della cantieristica navale italiana, con particolare attenzione ai collegamenti con le isole e al potenziamento delle autostrade del mare, al fine anche di perseguire uno degli obiettivi del PNRR quale l'inclusione sociale, propria delle reti di trasporto, per le popolazioni insulari e periferiche;

66) prevedere il rifinanziamento a lungo termine degli incentivi ai trasporti combinati via mare (*marebonus*) e via ferroviaria (*ferrobonus*), in particolare incentivando l'utilizzo intermodale della risorsa mare, rendendo strutturale lo strumento del « *Marebonus* » ed eventualmente andando a rivedere il meccanismo di erogazione del contributo per meglio rispondere alle esigenze degli attori in campo;

67) accelerare la realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti, considerando i porti non solo come punti di transito ma veri e propri nodi strategici integrati del sistema mare-terra, realizzando i collegamenti di viabilità ordinaria e su ferro con le aree retroportuali (*smart*

district), non solo guardando al traffico merci ma anche alla mobilità marittima delle persone;

68) semplificare e accelerare adempimenti e procedure riguardanti la realizzazione delle opere infrastrutturali portuali, provvedendo altresì all'infrastrutturazione LNG e/o con altri impianti atti ad abbattere le emissioni portuali, valutando, con particolare attenzione, la sicurezza dei luoghi in cui realizzare i depositi, nonché conseguendo il completamento della viabilità ordinaria verso il sistema autostradale e dei corridoi TEN-T e della viabilità su ferro con l'adeguamento strutturale agli standard europei;

69) adeguare, razionalizzare e semplificare i sistemi di digitalizzazione portuali tra le varie piattaforme telematiche anche in ottica di una piena e rapida attuazione delle ZES/ZLS e delle loro piattaforme informatiche;

70) rafforzare le Direzioni/Uffici del MIMS dedicati alle materie della portualità, della navigazione e della logistica, tramite accorpamento di funzioni, l'inserimento di profili maggiormente specializzati e la semplificazione e digitalizzazione dei processi;

71) favorire il funzionamento della Conferenza dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale in chiave di coordinamento e pianificazione della strategia dello sviluppo portuale italiano, con l'obiettivo di rendere più omogenea l'applicazione della legge n. 84 del 1994;

72) dare impulso alla pianificazione e alla gestione delle aree cargo, alla digitalizzazione dei processi logistici tra cui quelli doganali, al miglioramento dell'intermodalità tra i diversi sistemi e le diverse reti di trasporto tra cui gli interventi di ampliamento e sviluppo della viabilità ordinaria e dell'accessibilità su ferro agli scali aeroportuali e portuali, all'attuazione di *smart district*;

73) si prevedano, altresì, meccanismi di incentivazione che sollecitino la graduale sostituzione dei « mezzi pesanti » verso

quelli elettrici. Il PNRR è un'occasione eccezionale per rinnovare l'intero « parco veicolare pesante » italiano;

74) si valuti l'opportunità di superare le disparità di trattamento tra i porti che presentano i requisiti per la costituzione di zone logistiche semplificate rafforzate e altri importanti porti commerciali, valutando l'introduzione, per questi ultimi, di adeguate misure di incentivo allo sviluppo, anche verificando, compatibilmente con la normativa europea, la possibilità di estendere lo strumento delle ZLS rafforzate;

con riferimento alla **missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile), componente 3.2 (Intermodalità e logistica integrata), linea progettuale 2 (digitalizzazione dei sistemi logistici del Paese, inclusi aeroporti)**;

75) si ritiene prioritario includere nel processo di digitalizzazione tutti i terminal ferroviari terrestri, pubblici e privati, questi ultimi sono difatti necessari al completamento di una mappa esaustiva per un sistema efficace;

con riferimento alle previsioni espressamente legate allo **sviluppo del Mezzogiorno** italiano e la sua correlazione con il settore dei trasporti si valuti che:

76) considerato che già negli atti di indirizzo approvati da questo Parlamento sul Piano nazionale di ripresa e resilienza, si è chiarito che la clausola del 34 per cento, ossia la distribuzione dei fondi al Mezzogiorno in ragione della popolazione residente, « non appare sufficiente a promuovere la riduzione dei divari territoriali ancora oggi esistenti tra le diverse aree del nostro Paese, in cui persiste una differenziazione relativamente al PIL *pro capite* e al tasso di disoccupazione » e si è rappresentata la necessità di « applicare, con eventuali aggiustamenti, il criterio di riparto tra i Paesi previsto per le sovvenzioni dal Dispositivo di ripresa e resilienza (popolazione, PIL *pro capite* e tasso di disoccupazione) anche all'interno del Paese (tra le regioni e le macro-aree), in modo da sostenere le aree economicamente svantagiate », si pone come condizione ineludibile e vincolante che il Governo attui una ripartizione delle risorse del Dispositivo per la ripresa e la resilienza per il Mezzogiorno nella direzione richiesta da entrambi i rami del Parlamento e quindi decisamente superiore al 34 per cento e coerente coi criteri di riparto tra i Paesi previsti per le sovvenzioni dello stesso *Recovery and Resilience Facility* (RRF), non considerando in tale computo le risorse per interventi « in essere », quelle già incluse nei tendenziali di finanza pubblica e quelle del REACT-EU;

77) in presenza di ulteriori risorse statali nel PNRR, si rispetti il vincolo previsto dalla normativa vigente di destinare almeno il 34% al Mezzogiorno;

78) sia esplicitata nel PNRR la quota di risorse aggiuntive destinata al Mezzogiorno, in maniera specifica e distinta da quelle relative agli interventi « in essere » e da quelle, come i fondi FSC, già incluse nei tendenziali di finanza pubblica;

79) si garantisca il reintegro delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione oggetto di anticipazione nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, rispettando il vincolo territoriale originario e acquisendo il parere preliminare del Parlamento sulla nuova destinazione di tali fondi;

80) si attui il piano organico straordinario di assunzioni a tempo determinato di personale altamente qualificato, attraverso procedure concorsuali snelle e veloci, destinato al rafforzamento delle Amministrazioni coinvolte nella realizzazione del PNRR sia successivamente quando si valuterà di garantire in via strutturale il rafforzamento degli enti locali e delle strutture tecniche dello Stato;

81) nell'ambito delle riforme legate all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, si preveda la non più rinviabile attuazione dei LEP (Livelli Essenziali delle Prestazioni), anche nel settore dei trasporti, superando il criterio del costo storico, per garantire eguaglianza su tutto il territorio nazionale e per tutti i

cittadini italiani, con l'obiettivo di recuperare lo svantaggio economico, sociale e civile che oggi crea disparità tra nord e sud;

con riguardo alla Missione 4 (Istruzione e ricerca), componente 4.1 (Potenziamento delle competenze e diritto allo studio):

82) si pongano in essere tutte le iniziative possibili per colmare il *gap* di competenze che caratterizza il nostro Paese sia per le pubbliche amministrazioni sia con particolare riferimento ai giovani specializzati nelle materie STEM e per superare il grave *gender gap* che vede nel quadro già negativo delle competenze digitali un dato ancora peggiore con riferimento alla presenza delle ragazze italiane anche individuando risorse per sostenere percorsi professionalizzanti nel settore e superando eventuali rigidità del nostro sistema di formazione;

83) si intraprendano in questo quadro iniziative dirette ad accrescere propensione delle aziende ad investire in formazione ICT del personale e sull'innovazione dei processi produttivi, prevedendo altresì specifici piani di intervento diretti al rafforzamento delle *skill* digitali del personale scolastico e degli studenti, e per prevedere una 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 (*skill mismatch*);

84) si valuti l'istituzione di una laurea universitaria triennale in discipline digitali e si prevedano elementi obbligatori per una formazione di base nel digitale in tutti i corsi di laurea, ivi compresi i filoni di cultura umanistica;

con riguardo alla Missione 4 (Istruzione e ricerca), componente 4.2 (Dalla ricerca all'impresa):

85) si esprime apprezzamento per la creazione di centri attivi in domini tec-

nologici di frontiera, tra cui il Centro nazionale per l'intelligenza artificiale, con sede a Torino;

da ultimo, **con riferimento alla governance:**

86) sarebbe opportuno prevedere uno schema preventivo sulla base delle linee guida europee per l'attuazione del piano che preveda un coordinamento tra i vari livelli istituzionali coinvolti, con particolare riferimento a un costante coinvolgimento del Parlamento e un modello di monitoraggio dello stato di avanzamento del Piano sia sotto il profilo finanziario che degli obiettivi raggiunti, in modo da evitare il pericolo di una frammentazione e mancanza di coordinamento degli interventi, che devono garantire una visione d'insieme per la crescita del Paese;

87) al fine di velocizzare l'attuazione del piano e rispettare i tempi imposti dall'UE, si valutino tutte le possibili semplificazioni amministrative, procedurali e di raccordo tra enti che possano rendere maggiormente performante la macchina amministrativa, rimuovendo ritardi e blocchi decisionali soprattutto nella fase autorizzativa degli investimenti; sarebbe auspicabile intervenire con una nuova disciplina da portare eventualmente a sistema superando il sistema delle deroghe;

88) per quanto riguarda il coinvolgimento del Parlamento, 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.