



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

COMMISSIONI RIUNITE E CONGIUNTE

4^a (Politiche dell'Unione europea) e 8^a (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) del Senato della Repubblica

e

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e XIV (Politiche dell'Unione europea) della Camera dei deputati

AUDIZIONE DELLA COMMISSARIA EUROPEA PER I
TRASPORTI, ADINA VĂLEAN

1^a seduta: martedì 27 giugno 2023

Presidenza del Presidente della 4^a Commissione del Senato della
Repubblica TERZI DI SANT'AGATA

INDICE

Audizione della Commissaria europea per i trasporti, Adina Vălean

PRESIDENTE	Pag. 3, 8, 12 e <i>passim</i>	VĂLEAN	Pag. 4, 12, 19
AMBROSI (FDI), deputata	10		
CAROPPO (FI-PPE), deputato	11		
DEIDDA (FDI), deputato	8		
DE MONTE (A-IV-RE), deputata	9		
DI GIROLAMO (M5S), senatrice	15		
FEDE (M5S), deputato	18		
LOMBARDO (Az-IV-RE), senatore	17		
MURELLI (LSP-PSd'Az), senatrice	10		
RAIMONDO (FDI), deputato	16		
ROJC (PD-IDP), senatrice	11		
SENSI (PD-IDP), senatore	18		
TREVISI (M5S), senatore	10		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori

Sigle dei Gruppi parlamentari del Senato della Repubblica: Azione-Italia Viva-RenewEurope: Az-IV-RE; Civici d'Italia-Noi Moderati (UDC-Coraggio Italia-Noi con l'Italia-Italia al Centro)-MAIE: Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE; Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE: FI-BP-PPE; Fratelli d'Italia: FdI; Lega Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: LSP-PSd'Az; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Per le Autonomie (SVP-Patt, Campobase, Sud Chiama Nord): Aut (SVP-Patt, Cb, SCN); Misto: Misto; Misto-ALLEANZA VERDI E SINISTRA: Misto-AVS.

Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico – Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega – Salvini Premier: Lega; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia – Berlusconi Presidente – PPE: FI-PPE; Azione – Italia Viva – Renew Europe: A-IV-RE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Noi Moderati (Noi con L'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) – MAIE: NM(N-C-U-I)-M; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.

Interviene la Commissaria europea per i trasporti, Adina Vălean.

I lavori hanno inizio alle ore 13,10.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sui canali *web* e satellitare del Senato della Repubblica, e che la Presidenza ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso. Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è adottata per il prosieguo dei lavori.

Avverto inoltre che, previa autorizzazione del Presidente del Senato, la pubblicità della seduta odierna è assicurata anche attraverso il resoconto stenografico.

Ricordo che le audizioni si svolgono anche in videoconferenza con la partecipazione da remoto dei senatori.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione della Commissaria europea per i trasporti, Adina Vălean

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione della Commissaria europea per i trasporti, Adina Vălean, che è un vero onore avere qui con noi.

Desidero innanzi tutto ringraziare tutti i colleghi, onorevoli senatori e deputati, che partecipano oggi a questa importante audizione congiunta delle Commissioni 4^a e 8^a riunite del Senato e IX e XIV riunite della Camera dei deputati, che presiedo insieme al presidente dell'8^a Commissione del Senato, senatore Fazzone, al presidente della IX Commissione della Camera dei deputati, onorevole Deidda, e all'onorevole Giglio Vigna per la XIV Commissione della Camera dei deputati.

Signora Commissaria, la ringrazio innanzi tutto, oltre che per la sua presenza innanzi alle Commissioni competenti dei due rami del Parlamento, per darci la possibilità di parlare in italiano; ho potuto constatare, infatti, con grande piacere, che ha una perfetta conoscenza della nostra lingua.

Sono giornate molto complicate, con notevoli motivi di ansia per gli sviluppi, sempre drammatici, ma anche incerti, della crisi in Ucraina e di quello che è avvenuto nei giorni scorsi nella Federazione Russa. Auspichiamo che il prossimo Consiglio europeo possa dare un contributo im-

portante alla pacificazione di tutta questa importantissima regione e alla sicurezza dell'Europa, nella quale tutti i nostri Paesi sono così profondamente coinvolti.

Oggi ci concentriamo su temi fondamentali: parleremo di sviluppo, cooperazione economica, progresso tecnologico, impiego, formazione e avanzamento sotto tutti i profili dei nostri Paesi attraverso i nodi infrastrutturali che ci collegano. In molti di questi temi, signora Commissaria, le sue responsabilità sono veramente centrali e molto importanti.

Abbiamo sempre sostenuto che il rilancio dell'occupazione del lavoro sia condizionato da una rete di trasporti moderna ed efficiente; una rete che ha un significato speciale nella trasformazione verde delle nostre economie, soprattutto per quanto riguarda i trasporti ferroviari.

Abbiamo la prospettiva di strutturare collegamenti stabili tra la Sicilia e il continente con le indicazioni date dall'attuale Governo, e questo collegamento è destinato a rientrare – e intende farlo – nelle reti transeuropee di trasporto. Sono sfide economiche e ingegneristiche che impongono il massimo sforzo per essere realizzate. Siamo fiduciosi che la Commissione europea sia accanto all'Italia in questo progetto.

Le reti di trasporto sono anche al centro di tanti interventi che stiamo portando avanti sul territorio, molti dei quali sono relativi all'attuazione del PNRR, collegati a riforme ed investimenti europei, senza trascurare che, secondo le regole del PNRR, i trasporti ferroviari hanno una grande valenza *green*, perché sono conteggiati come cento per cento *green*.

C'è poi il tema della riforma del Patto di stabilità e crescita. Ci sono motivi per valutare e continuare a proporre e ottenere, se possibile, che le spese d'investimento nei collegamenti infrastrutturali siano considerati leve finanziarie idonee a generare benefici diretti a lungo termine e che pertanto, avendo un impatto quantificabile sulla sostenibilità a lungo termine delle finanze pubbliche, vengano computati diversamente nella spesa pubblica e negli indici del Patto di stabilità e crescita.

Il Parlamento italiano nella fase ascendente si è espresso con le due Commissioni affari europei sulla proposta relativa all'emissione di CO₂ per i veicoli pesanti nuovi: è stato contestato il principio di sussidiarietà, perché le proposte generano oneri scarsamente sostenibili. Al momento, stiamo esaminando anche le proposte COM (2023) 126, 127 e 128, su infrazioni stradali e patenti di guida.

Sono alcuni primi brevi spunti, che poi saranno integrati sicuramente dal dibattito e dall'attenzione che sarà riservata da tutti noi alla sua relazione.

Ringraziandola nuovamente per la disponibilità, le lascio la parola, signora Commissaria.

VÁLEAN. Signor Presidente, signori senatori e onorevoli deputati, nel ringraziarvi per la presente occasione di dialogo sui trasporti europei e italiani, mi scuso perché il mio italiano non è veramente fluente: in effetti, avevo promesso di ascoltarvi, perché comprendo la vostra lingua,

ma non ho occasione di fare esercizio parlandola spesso; pertanto nel prosieguo mi avvarrò degli interpreti per la traduzione del mio intervento in italiano.

Signor Presidente, onorevoli senatori e deputati, per me è un onore rivolgermi alle Commissioni dei due rami del Parlamento italiano competenti in materia di trasporti e affari europei in Italia, Paese membro tra i fondatori dell'Unione europea, fondamentale e cruciale per il sistema dei trasporti europeo.

Vorrei sfruttare quest'opportunità per affrontare alcune delle questioni principali della politica europea dei trasporti per quanto riguarda l'Italia, a cominciare dall'infrastruttura dei trasporti.

L'Italia è il Paese che ci ha dato la Via Appia, probabilmente la prima strada pavimentata, ma anche la Via Aurelia e la Via Emilia: potremmo dire che la matrice per la nostra rete di trasporti europea è stata creata proprio qui e la vostra rete viaria attuale in effetti segue proprio la struttura di quella dei tempi romani. Forse non tutte le strade portano a Roma, ma dobbiamo dire che molte lo fanno. E non soltanto le strade: l'Italia è fondamentale per la rete dei trasporti europea, per la rete viaria e ferroviaria, per i porti e le vie navigabili interne, per tutto quello che noi chiamiamo *Trans-European Transport Network* (TEN-T). L'Italia è in una posizione strategica, in quanto quattro dei nove corridoi centrali della rete garantiscono i collegamenti tra i mercati europei e passano attraverso l'Italia: quello baltico-adriatico; quello scandinavo-mediterraneo; quello del Reno e delle Alpi; e quello mediterraneo. Vorrei quindi ringraziarvi per il vostro sostegno nella revisione della regolamentazione della rete di trasporti europea e per aver attuato in maniera proattiva la rete in questo Paese.

La Commissione, insieme alle autorità italiane preposte, ha presentato delle modifiche critiche alla nostra rete in Italia e i risultati comprendono l'aggiunta della linea costiera adriatica al corridoio baltico-adriatico da Ravenna a Bari, che rafforza questo collegamento e anche i porti e i nodi urbani, migliorando la connettività dell'Italia, del vostro Paese, con l'Europa centrale e settentrionale. Abbiamo poi il collegamento Trieste-Lubiana, che è stato incorporato nel corridoio dei Balcani occidentali. Abbiamo migliorato il collegamento tra Calabria e Sicilia, in particolare dettagliando il ponte ferroviario pianificato sullo Stretto di Messina sulla mappa. Abbiamo anche riallineato le linee da Roma a Milano, in modo che il trasporto merci non segua sempre le stesse linee ad alta velocità e piuttosto segua invece la costa tirrenica. Infine – una cosa che so da molto tempo, perché è stata sempre molto importante per l'Italia e per Roma – il porto di Civitavecchia viene riconosciuto come il porto di Roma e diventa quindi importantissimo nella rete europea in base alla regolamentazione rivista.

Perché tutto questo diventi realtà abbiamo bisogno di una regolamentazione che venga approvata rapidamente dal legislatore: conto quindi

sull'impegno costruttivo dell'Italia e il sostegno della presidenza spagnola per accelerare negoziati che fin qui sono stati lenti.

Sicuramente è inutile dire che è essenziale esercitare la libertà di movimento delle merci e delle persone, ma quando parliamo della nostra rete l'Unione europea sostiene gli Stati membri attraverso la *Connecting Europe Facility* (CEF), il meccanismo per collegare l'Europa, che pone l'enfasi su progetti a valore aggiunto europei, in particolare quelli transfrontalieri.

A partire dal 2014 l'Italia è stato uno dei maggiori beneficiari del fondo: i beneficiari italiani hanno ricevuto oltre 2 miliardi di euro, il che ha fatto partire investimenti complessivi di oltre 5 miliardi di euro in questo Paese; il 75 per cento dei finanziamenti dell'Unione europea sono stati assegnati ai progetti ferroviari, in linea con il nostro *focus* sui trasporti sostenibili e con due dei più grandi progetti europei, la galleria alla base del Brennero e il collegamento ferroviario Lione-Torino, che faciliterà e alleggerirà la congestione e le emissioni.

La scorsa settimana sono stati annunciati, nell'ambito del programma di cofinanziamento europeo *Connecting Europe Facility* (CEF), 700 milioni di euro nel nuovo cofinanziamento per il tunnel del Brennero, e questo in aggiunta ai 2,1 miliardi di euro concessi all'Italia e all'Austria a partire dal 2007. Per quanto riguarda la Lione-Torino, il collegamento precede la politica relativa alla rete nei trasporti transeuropea, quando l'Unione europea ha contribuito con 400 milioni di euro agli studi preparatori. Tra il 2013 e il 2020 abbiamo concesso finanziamenti per 813 milioni di euro, che dovranno essere spesi entro la fine del 2023; mi attendo una nuova domanda a settembre, una volta che si aprirà il nuovo invito a presentare proposte. Quest'anno sono stati annunciati ulteriori 44,4 milioni per la modernizzazione delle linee di accesso tra Bussoleno e Avigliana, altrettanto importanti per il progetto nel suo complesso.

Parlando di questi investimenti molto sostanziali nel settore ferroviario, dobbiamo dire che la situazione è mista. Da un lato, l'apertura del mercato dimostra di essere una storia di chiaro successo: da quando è stata introdotta la concorrenza nella ferrovia ad alta velocità nel 2012, il numero di città servite è aumentato da 9 a 35; altrettanto importante è il fatto che i livelli di servizio e le frequenze sono migliorati e i prezzi si sono ridotti. Sicuramente, quindi, è una storia di successo e chiaramente funziona bene per gli italiani e anche per gli operatori che ora hanno successo anche fuori dall'Italia, in mercati nuovi, quali la Spagna. Dall'altro lato, la quota modale ferroviaria per quanto riguarda il trasporto delle merci via terra rappresenta solo il 12 per cento rispetto a una media europea che è del 17 per cento, quindi sicuramente qui c'è ancora lavoro da fare e iniziative come il ferro bonus sembrano avere un impatto.

Ho notato l'attenzione posta dall'Italia al sistema ferroviario nel Piano di ripresa e resilienza nazionale e questo è anche un aspetto incoraggiante. Ora, parlando del PNRR, il vostro piano è stato uno dei primi

approvati dal Consiglio europeo e siete stati tra i primi a ricevere il pre-finanziamento e i pagamenti basati sulle *milestone* e sui *target* raggiunti; 21 miliardi di euro sono stati approvati nel dicembre 2021 e ulteriori 19 miliardi nel novembre dello scorso anno. Sono particolarmente felice che gran parte di questo piano (34 miliardi di euro) sia dedicato ai trasporti e in particolare al sistema ferroviario. Gli investimenti nel sistema ferroviario ad alta velocità nel Nord e nel Sud sono estremamente importanti per aumentare la connettività.

Accogliamo con favore, inoltre, l'utilizzo del *Recovery and resilience facility* (RRF) per estendere l'introduzione del sistema di gestione del traffico ferroviario europeo. La sfida ora è quella di completare tutte le misure previste entro la scadenza del 2026.

Un altro argomento che affrontiamo a livello europeo è l'infrastruttura per i combustibili alternativi. Si tratta di un altro strumento finanziario dell'Unione europea, un altro finanziamento; l'Italia ne sta facendo un uso ottimale e insieme alla Francia è uno dei primi beneficiari. I progetti approvati installeranno stazioni di ricarica, con punti di ricarica per auto e camion, per oltre 3.000 chilometri di strade in quattro corridoi, per circa 100 milioni di euro di fondi europei. Altrove questo strumento finanziario ha sostenuto l'installazione di punti di rifornimento di *liquefied natural gas* (LNG) per servire i porti di Genova, Livorno e la Spezia, la costruzione di cinque stazioni di rifornimento di idrogeno nel Nord-Ovest del Paese e l'installazione di punti di rifornimento elettrico per aerei nell'aeroporto di Malpensa.

Essendo il vostro Paese molto importante a livello marittimo nell'Unione europea, la Commissione all'inizio del mese ha presentato cinque proposte per quanto riguarda la sicurezza marittima per mantenere sicuri le imbarcazioni naviganti e l'ambiente marino. La nostra legislazione in materia esiste da oltre dieci anni, quindi c'è bisogno di un aggiornamento. Abbiamo adottato misure per decarbonizzare e promuovere soluzioni alternative per le imbarcazioni alimentate con combustibile e ho sentito che gli armatori italiani hanno chiesto il sostegno per questa transizione. Vorrei invitare le autorità italiane, anche quelle dei porti, a considerare l'opportunità di finanziamento che offriamo, in particolare la nostra politica per l'infrastruttura dei combustibili alternativi, che finanzia l'elettricità *onshore* per le imbarcazioni e potrebbe sostenere l'idrogeno (o strutture per l'idrogeno o per l'ammoniaca) nel contesto del corridoio marittimo verde. I porti europei sono stati abbastanza timidi, riluttanti, nell'applicarla fin qui, ma credo che sia molto importante, perché è una nuova politica per trovare sostegno e fare pianificazione per la decarbonizzazione delle attività portuali. Questo serve per le imbarcazioni che giungono nei porti con combustibili alternativi o l'utilizzo dell'elettricità a terra.

L'aviazione è il settore più difficile da decarbonizzare, naturalmente: l'Italia a livello geografico chiaramente ha delle difficoltà di interconnessione con altre modalità e quindi in certi contesti soltanto

i voli garantiscono l'interconnettività. Attualmente ci sono misure che sono in corso di finalizzazione; in particolare abbiamo una regolamentazione per quanto riguarda i nuovi combustibili, che sarà adottata in maniera formale con mandati per i nuovi combustibili sostenibili; il loro utilizzo aiuterà a decarbonizzare senza altri provvedimenti drammatici. Se creiamo questa domanda di combustibili alternativi, speriamo che il mercato possa svilupparsi innanzi tutto per la consegna, la disponibilità e poi la domanda e l'utilizzo di tali combustibili. Recentemente abbiamo adottato una tassonomia per il settore dell'aviazione che aiuterà l'accesso ai finanziamenti e fornirà ulteriori incentivi ad acquistare nuovi aeromobili, e spero che questo possa rappresentare un vantaggio per le linee aeree.

Tutti questi sono sviluppi positivi, ma dobbiamo fare di più su tutti i fronti; per questo già un po' di tempo fa abbiamo proposto una revisione del *Single european sky* che porterà maggiore efficienza nella gestione del traffico dei cieli, con una potenziale riduzione delle emissioni di anidride carbonica di un ulteriore 10 per cento. Su questo punto è in corso un dibattito tra i co-legislatori e spero che l'Italia possa sostenere i nostri sforzi per migliorare e modernizzare la gestione del traffico aereo in Europa.

Vorrei concludere questa panoramica sulle sfide nel settore dei trasporti, dicendo che personalmente sono molto ottimista per quanto riguarda il futuro del trasporto sostenibile e *smart* in Europa; ci sono delle aree, delle società nel settore dei trasporti, che saranno un esempio positivo in Europa di ciò che già sta accadendo in Italia. Abbiamo quindi bisogno di ulteriori sviluppi, ma anche che possiate presentare agli altri Paesi europei delle vostre storie di successo, in modo da dimostrare che è possibile decarbonizzare ed essere comunque redditizi e quindi fare un *business* importante con questo nuovo sistema dei trasporti sostenibili e *smart*.

Vi ringrazio per l'attenzione e sono a disposizione per le vostre domande.

PRESIDENTE. Ringrazio la commissaria Vălean per la sua esposizione, che è stata molto interessante. Cedo ora la parola ai colleghi per un primo giro di interventi.

DEIDDA (*FDI*). Signor Presidente, innanzitutto devo scusarmi per il ritardo con lei e anche con la commissaria Vălean; lo dico anche a nome dei commissari che si sono fidati della mia guida, siamo arrivati un po' tardi, la responsabilità è mia e mi scuso veramente per la scortesia. Desidero tuttavia ringraziare la Commissaria perché la IX Commissione della Camera l'attendeva da tempo, seguendo con attenzione gli atti che la Commissione europea elabora e poi adotta; e colgo l'occasione per ringraziare anche gli Uffici della Camera dei deputati che ci assistono in questa elaborazione. Ad esempio, sulle reti transeuropee dei trasporti abbiamo fatto delle os-

servazioni che voi avete accolto in parte e avevate già adottato. Siamo felici delle sue parole sulla tratta ferroviaria Torino-Lione, ma anche sui collegamenti tra la Sicilia e il continente, su cui noi stiamo portando avanti un grande lavoro. Sono contento anche del fatto che oggi il Governo italiano proporrà delle modifiche al codice della strada, adottando delle misure per la sicurezza stradale che anche la Commissione europea ha già elaborato: mi riferisco alla stretta per chi usa alcol e droghe e alla revisione delle patenti.

Vorrei rivolgerle una prima domanda su un tema che è caro a me e a molti colleghi commissari. Il 2024 sarà designato come Anno europeo delle isole; vorrei sapere se, attesa la difficoltà di accesso a molte isole italiane, e anche ad altre, avete in previsione di adottare dei corridoi, un po' come le reti transeuropee dei trasporti, o se pensate a delle misure che diano delle deroghe soprattutto in materia di continuità territoriale, perché ad esempio in Italia non è possibile che volare da Milano a Palermo costi di più che volare a New York o in Australia. C'è bisogno di deroghe come quelle che hanno le isole Canarie.

Un tema che mi è molto caro è quello dei rapporti con l'Austria per quanto riguarda gli autotrasportatori: vorrei sapere, cioè, se prevedete degli interventi per facilitare o riportare alla normalità la situazione sul Passo del Brennero.

DE MONTE (A-IV-RE). Signor Presidente, saluto la commissaria europea Vălean e la ringrazio per la sua relazione.

Partendo dalle reti TEN-T, vorrei avere informazioni sullo stato del loro *iter* e sapere che previsioni ci sono in merito alla conclusione. Ho qualche perplessità riguardo alla possibilità di finanziamento, quindi vorrei sapere cosa pensa della possibilità di mantenere il livello dei finanziamenti del *Connecting Europe Facility* (CEF), data comunque un'estensione all'Ucraina che è certamente positiva dal punto di vista geopolitico, ma sappiamo che l'estensione delle reti deve essere accompagnata da dei finanziamenti.

Riprendendo quanto diceva poco fa il presidente Deidda in merito al corridoio scandinavo-mediterraneo, sappiamo che quella del Brennero è una questione che si trascina ormai da anni, in cui c'è un conflitto evidente tra la materia ambientale e la libera circolazione dei mezzi. So che è una questione molto puntuale, però il regolamento europeo n. 2679 del 1998, meglio conosciuto come regolamento delle fragole, permetterebbe una procedura accelerata; mi domando pertanto se la Commissione stia mettendo in campo una valutazione per evitare questi continui conflitti che si verificano anche tra regioni transfrontaliere.

Infine, trovo molto interessante il pacchetto sulla sicurezza stradale in merito all'armonizzazione delle patenti; tuttavia, oltre al pacchetto sul cielo unico europeo, un altro *dossier* rimasto un po' al palo è quello del trasporto combinato e a proposito di sostenibilità ambientale sarebbe importante riprenderlo. So che ci sono altre molte questioni in sospeso, ma questa potrebbe essere interessante.

TREVISI (*M5S*). Signor Presidente, desidero innanzitutto dare il benvenuto alla commissaria europea Vălean, alla quale vorrei chiedere qualcosa in merito alla disciplina sulle auto *green* che è stata abbastanza discussa nel nostro Paese. Premetto che da tre anni sono un utente di auto elettrica, quindi la utilizzo da molto tempo, mi trovo molto bene e credo che la spinta principale al suo utilizzo debba essere fatta soprattutto nelle città, per via dell'enorme inquinamento ambientale che vivono. In Italia si stimano dai 70.000 ai 90.000 morti l'anno per inquinamento nelle città; a mio avviso, pertanto, più che bloccare una tecnologia, bisognerebbe incentivare l'utilizzo delle tecnologie a zero emissioni per la mobilità soprattutto negli ambiti urbani. Io stesso, come senatore, sto cercando di legiferare in tal senso, magari prevedendo la possibilità di defiscalizzare l'acquisto di queste auto, rendendole così accessibili a una platea più ampia. La difficoltà reale, infatti, non è tanto nella gestione, perché sono molto economiche, ma nel fatto con gli attuali stipendi per una famiglia è difficile poter accedere a queste tecnologie a zero emissioni.

AMBROSI (*FDI*). Signor Presidente, do il benvenuto alla Commissaria europea e la ringrazio per l'opportunità e per questo momento di confronto.

Io faccio parte della XIV Commissione della Camera e in occasione dell'esame della proposta di revisione delle reti transeuropee dei trasporti le Commissioni IX e XIV hanno lavorato insieme dando due indicazioni molto nette al Governo, che sono state poi inviate alla Commissione europea nell'ambito del dialogo politico. La prima attiene alle necessità di assicurare che i lavori relativi ai corridoi europei procedano in modo coordinato in tutti i Paesi interessati, in modo da evitare che i ritardi di uno vanifichino il lavoro e gli sforzi degli altri. Per il nostro Parlamento questo indirizzo è significativo soprattutto per il completamento entro i termini previsti di tutte le opere collegate, per esempio, al Brennero, che riguardano il nostro Paese, l'Austria, la Germania.

La seconda osservazione concerne, invece, la necessità di vietare espressamente le restrizioni unilaterali sulla rete dei trasporti da parte di specifici Stati membri, al fine di evitare quanto si è verificato recentemente, per esempio, anche con il caso austriaco, citato poc'anzi. Vorremmo pertanto acquisire la posizione sua e della Commissione europea in merito a queste direttive che sono state date da parte del Governo italiano e delle nostre Commissioni.

MURELLI (*LSP-PSd'Az*). Signor Presidente, saluto e ringrazio la commissaria Vălean, a cui vorrei fare alcune domande. La prima riguarda la disciplina sui veicoli *green*, perché, come sa, non ne abbiamo ancora dibattuto né in Europa né nel Parlamento italiano, però sui giornali se ne è parlato tanto. Per noi, infatti, la citata disciplina è importante perché va a impattare fortemente non solo sul settore automobilistico dell'industria italiana, ma anche sulle infrastrut-

ture attualmente presenti in Italia, perché si parla soprattutto di elettrico. Al momento, con le colonnine installate e con gli impianti presenti lungo la rete autostradale, è impossibile ricaricare i veicoli. Lo stesso ragionamento vale anche per quanto riguarda la produzione dell'elettricità per far funzionare tutti i trasporti. Noi torniamo sempre sul punto, quindi, affinché questa disciplina prenda in considerazione non solo l'elettrico ma anche il biocombustibile o l'idrogeno.

La modernizzazione della rete ferroviaria, che lei ha citato, è importante specialmente dove è presente una sola linea di collegamento ferroviario, specialmente per l'alta velocità; molto spesso, infatti, se si verifica qualche problema o un incidente sull'unica linea ad alta velocità, non c'è alternativa; pertanto la linea si interrompe.

L'ultima domanda riguarda il passaggio da gomma a ferro. Vorrei sapere quali miglioramenti intende apportare la Commissione europea per incentivare sistemi intermodali e interportuali per diminuire il traffico su gomma in strada e portarlo direttamente su ferro, senza considerare però la monopolizzazione da parte di altri Paesi europei, specialmente nei passaggi per noi fondamentali di collegamento con il Nord Europa (la Svizzera e l'Austria), come già sta succedendo con il Brennero.

ROJC (*PD-IDP*). Signor Presidente, ringrazio la Commissaria europea per la sua puntuale relazione in cui, parlando del sistema ferroviario, ha citato il collegamento tra Trieste e Lubiana. Da triestina seguo questo argomento in maniera particolare e so di imminenti collegamenti anche tra l'Italia, la Slovenia e la Croazia, che sarebbero un ulteriore passo avanti per collegare l'area mitteleuropea con quella danubiana. Le chiedo se in tal senso c'è anche la prospettiva di allargare o almeno di progettare o avere una visione, un'indicazione, per quanto riguarda il collegamento con il sistema ferroviario dei Balcani occidentali. Sarebbe infatti molto opportuno per incentivare gli scambi economici, che già sono importanti per quest'area, per stabilizzarla e anche per limitare l'influenza di potenze extraeuropee, come la Cina, che hanno un peso notevole nella progettazione di un sistema ferroviario.

Per quanto riguarda, invece, il sistema portuale, da triestina recentemente ho ascoltato i presidenti dei porti di Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria e Rijeka, che stanno facendo un ottimo lavoro per portare avanti un sistema portuale. C'è, tuttavia, un problema aperto per il porto di Trieste che ancora non è risolto: mi riferisco all'approvazione, da parte dell'Unione europea, del porto franco, come previsto dai trattati internazionali, tra cui il Memorandum d'intesa di Londra e il Trattato di Osimo.

CAROPPO (*FI-PPE*). Signor Presidente, saluto la commissaria Vălean, che è stata Presidente della Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia del Parlamento europeo; all'inizio della legislatura ero con lei nella stessa Commissione, mentre oggi rivestiamo due ruoli diversi.

In questi anni in Europa abbiamo fatto dei passi avanti eccezionali nel settore dei trasporti e anche l'Italia ha dimostrato non solo di saper

programmare, ma anche di saper spendere: siamo i maggiori beneficiari, ma siamo anche quelli che hanno speso bene, in tutte le realtà d'Italia, compreso anche il Sud. A questo proposito noi riteniamo che occorra spingere ancora di più sull'integrazione dell'alta velocità a livello europeo, su cui l'Italia ha dimostrato di essere all'avanguardia, e in questo senso crediamo che il percorso che la Commissione sta facendo sia corretto, ma che abbisogni di un'armonizzazione maggiore.

Per quanto riguarda invece il regolamento TEN-T, di cui abbiamo discusso tanto presso la IX Commissione della Camera, riteniamo che il regolamento iniziale, con la posizione del Consiglio, sia meritevole di sostegno; personalmente, ritengo che siano necessari interventi specifici e i colleghi hanno condiviso questa opinione. All'inizio del suo intervento la Commissaria europea ha citato il famoso detto per cui tutte le strade portano a Roma, ed è vero, ad esempio la Via Appia portava a Roma. Alla fine dell'audizione le mostrerò una rappresentazione del sistema dei trasporti romani fatta sul modello della metropolitana londinese in cui era presente il corridoio adriatico, che però non si interrompeva a Bari, ma proseguiva naturalmente nel porto di Brindisi, che era l'infrastruttura principale del corridoio romano da Nord a Sud del Mediterraneo, che andava da Aquileia fino ad Alessandria d'Egitto. Oggi invece va da Trieste al Canale di Suez, quindi le cose non cambiano, non cambiano le condizioni.

Per questo la IX Commissione della Camera è stata sostanzialmente unanime nel chiedere, come ha già fatto il Parlamento, di estendere il corridoio Baltico-Adriatico fino a Brindisi; si tratta di pochi chilometri in condizioni orografiche semplici. Ciò peraltro anche alla luce, come diceva la collega Rojc, del corridoio già previsto dai negoziati, che riprende l'idea dell'ex corridoio 8 che da Brindisi e Bari proseguiva per Durazzo, Skopje, Sofia, Varna, fino al Mar Nero e che, anche alla luce della condizione geopolitica del momento, sarà decisivo e importante. Riteniamo quindi che questo prolungamento fino a Brindisi sia essenziale per chiudere il cerchio.

PRESIDENTE. Cedo nuovamente la parola alla commissaria Vălean per rispondere a questo primo giro di interventi.

VĂLEAN. Signor Presidente, ringrazio i commissari per le domande. Per quanto riguarda l'armonizzazione, sicuramente ci sono delle politiche importanti nell'Unione europea al riguardo. Quello che stiamo tentando di fare è servire il mercato unico, ma dobbiamo tenere a mente che dobbiamo agire dal punto di vista dell'armonizzazione, creando buoni collegamenti per lo sviluppo del mercato interno di ciascun Paese membro. Questo progetto deve essere armonizzato, però dipende sicuramente dal singolo Stato membro. Sto dicendo che guardo all'Italia con ammirazione: rispetto ad altri Paesi europei si vede una bella differenza, quindi queste parole sono di apprezzamento.

Passando alle reti TEN-T e alle mappe, quando abbiamo avviato il processo in questo senso abbiamo fissato degli *standard* per la nostra rete e abbiamo chiesto a tutti come vedevano il fatto di allineare le reti e le strade per creare la base per una maggiore intermodalità. Va infatti considerato che se l'infrastruttura serve la multimodalità potrebbe aiutare a decarbonizzare il sistema dei trasporti. L'Italia, in particolare, ha fatto delle modifiche alla mappa e ho detto che ci sono piaciute, quindi le abbiamo accettate. Non ricordo la discussione sull'estensione fino a Brindisi, ma se è stato in passato un corridoio romano potrebbe essere sicuramente anche un corridoio europeo. Noi ci fermiamo a Bari, ma questo non significa che sia la fine di un percorso, perché sarebbe utile se si riuscisse a costruire fino a Bari; poi potrebbe essere una priorità l'anello mancante da Bari a Brindisi. Sono d'accordo. Non sto dicendo di non farlo: l'idea è di avere i corridoi e la rete centrale, pianificando un po' le nostre priorità, e penso che l'Italia abbia un'ottima rappresentazione dei corridoi dei trasporti.

Mi è stato chiesto di Trieste e della connettività rispetto ai Balcani occidentali, che è diventata importante per noi sulla scia della guerra in Ucraina, con la creazione di percorsi di solidarietà e quindi le importazioni verso l'Ucraina che dovevano arrivare dal mercato europeo. Quello che è successo è che poi naturalmente il *cluster* più utilizzato per i cereali è stato quello del Danubio, quindi attraverso il Danubio verso il porto di Costanza e verso il Mar Nero. Mi piacerebbe sviluppare in verità la connettività attraverso il Danubio verso Trieste e da qui poi le esportazioni e le importazioni possono servire l'Ucraina e la relativa regione con un collegamento verso l'Adriatico. Da parte mia c'è quindi un sostegno totale rispetto a questi collegamenti, anche nel tentativo di risolvere i problemi di alcuni colli di bottiglia e di colmare il divario dei collegamenti mancanti.

Per quanto riguarda il Brennero, stiamo investendo moltissimo sulla galleria alla base del Brennero, anche se non sarà pronta immediatamente. Abbiamo il problema dell'Austria, che ha adottato misure unilaterali per scoraggiare il passaggio del Brennero da parte delle compagnie che si occupano di trasporti stradali, sostenendo l'esistenza di motivi ambientali legati alla qualità dell'aria. Questo, però, non è più un motivo valido, perché la qualità dell'aria nel frattempo è migliorata. Ci sono un paio di misure, in particolare, che sono state adottate in maniera unilaterale e questo non ci piace. Ho criticato questo atteggiamento sin dall'inizio del mio mandato. Ultimamente abbiamo fatto incontrare i tre Paesi e abbiamo proposto un compromesso che definirei brillante per il quale ciascun Paese fa qualcosa per migliorare la sostenibilità del corridoio del Brennero. Per il momento direi che l'apporto dell'Italia e della Germania è stato molto costruttivo da questo punto di vista; così non è stato, invece, da parte dell'Austria. Nell'ultimo Consiglio dei ministri europei dei trasporti un punto all'ordine del giorno aveva ad oggetto proprio questo. La Germania ha sollevato il problema e quindi ora

tutti ne sono al corrente. Stiamo tentando di portare avanti le cose. Sappiamo che l'Italia si è espressa anche davanti ad un tribunale austriaco, ma noi idealmente vorremmo convincere l'Austria a fare un passo indietro rispetto alla questione, perché le misure internazionali richiederanno del tempo e quello che dovremmo fare è recuperare del tempo, non perderne altro. Mi metterò quindi di nuovo in contatto con l'Austria e cercheremo di ottenere un accordo sull'ultimo compromesso che abbiamo proposto.

Un'altra domanda ha riguardato la sicurezza stradale e le patenti. Noi abbiamo delle proposte: si tratta di un pacchetto sulla sicurezza stradale che si focalizza anche sulla valutazione dei rischi. Quello che tentiamo di fare è migliorare la sicurezza stradale anche dal punto di vista dei comportamenti, a cominciare dal modo in cui vengono concesse le patenti di guida e la formazione nelle scuole guida, con un rafforzamento delle misure legislative in materia, con la previsione di comportamenti a rischio.

Un altro intervento che vorremmo realizzare per quanto riguarda le patenti di guida è quello di facilitare l'accesso alla professione di conducente di camion, perché abbiamo visto che a livello europeo vi è una carenza di conducenti professionali. Per la verità abbiamo registrato che c'è una carenza di conducenti in generale e in particolare di conducenti dei camion; vorremmo quindi attirare i più giovani verso questa professione. Per questo abbiamo proposto di abbassare l'età di accesso alla professione e di facilitare il passaggio tra categorie, in modo che i più giovani possano iniziare a guidare prima, chiaramente rispettando alcune condizioni, magari prevedendo un accompagnamento, oltre a definire una politica per azzerare il consumo di alcol. Mi sembra che sia un buon pacchetto e spero che porti dei risultati positivi. Se all'Italia non piacciono alcune delle proposte, non necessariamente dovranno essere trasposte in quanto tali: sicuramente si può diventare più o meno ambiziosi rispetto a certe cose e questo dipende dalla vostra legislazione o da come deciderete di lavorare su questi punti.

Per quanto riguarda il trasporto combinato, è uno dei temi ancora all'ordine del giorno e su cui proporremo qualcosa a settembre. Spero che troveremo delle buone soluzioni con incentivi per far viaggiare più merci sul sistema ferroviario, in modo da aiutare la decarbonizzazione.

C'è poi il tema importante delle auto elettriche, che deve essere visto nel contesto delle politiche ambientali. Probabilmente è più difficile realizzare veicoli elettrici in settori diversi da quello automobilistico: se pensiamo di ridurre le emissioni nell'aviazione, è difficile immaginare aeromodelli elettrici, perché non ci si è ancora arrivati. Quello che voglio dire è che per quanto riguarda l'aviazione, ad esempio, abbiamo bisogno dei biocombustibili, dei combustibili alternativi, al di là del fatto che il mercato non è ancora molto sviluppato in termini di volumi. Dobbiamo vedere che cosa è meglio utilizzare in base alla modalità di trasporto. Sappiamo che per le

auto i biocombustibili vengono già impiegati, ma, se utilizziamo il *biofuel* per le auto non ne abbiamo abbastanza per l'aviazione e non possiamo far nulla in questo settore.

Molte sono le promesse per quanto riguarda le auto che viaggeranno grazie all'idrogeno, ma è una cosa che richiede tempo. Sicuramente vorrei veder succedere queste cose. Non sono una fan dell'elettrificazione al cento per cento, ma credo che dobbiamo guardare all'intero ciclo di un'auto e a come viene prodotta l'elettricità. Attualmente in Europa ci sono Paesi molto ambiziosi, ma che non producono elettricità. Qual è quindi il punto, alla fine? Il punto è che dobbiamo avere una produzione pulita di energia elettrica, dobbiamo considerare questo aspetto: questo è lo scopo della decarbonizzazione.

Le I-Cities sono sicuramente molto utili e dovrebbero far parte dei piani urbani sostenibili, di tutti i nodi urbani. Questo avrà effetti anche sulla logistica per le consegne nelle varie città: se queste flotte diventeranno elettriche l'impatto sarà enorme per la qualità dell'aria nelle città e per la decarbonizzazione.

Non so poi se le persone possono permettersi o meno le auto elettriche e quali possono essere gli incentivi offerti dai Governi. Molti Governi danno sovvenzioni importanti alle persone per poter acquistare le auto elettriche, però vi è comunque una saturazione, c'è un tetto che deve essere raggiunto, e quindi i prezzi dovranno scendere se vogliamo avere un ritorno da questo punto di vista.

Un altro tema certamente importante è quello delle isole. Per quanto mi riguarda vorrei fare tutto il necessario per aiutare le isole, che sono isolate, in particolare per la carenza di forza lavoro e a livello di connettività. Ci sono altre zone in Europa con le stesse difficoltà: recentemente ho visto ad esempio che le Baleari hanno problemi specifici e lo stesso lo vediamo anche in Italia. C'è sicuramente un obbligo di servizio pubblico, ma se mi chiedete com'è possibile attirare i turisti se il prezzo del volo è troppo alto non ho una risposta immediata al riguardo, perché in effetti può essere troppo alto se non applichiamo le sovvenzioni. C'è poi anche la questione della concorrenza. Tutto questo, quindi, dovrebbe essere discusso nel dettaglio. Però sono disposta a sostenere le isole, per quanto mi è possibile, perché si trovano in una situazione difficile a causa della loro posizione geografica.

PRESIDENTE. La ringrazio. Procediamo ora ad un ulteriore giro di interventi da parte dei colleghi.

DI GIROLAMO (*M5S*). Signor Presidente, voglio rivolgere innanzitutto il mio saluto alla Commissaria, che ringrazio per l'interessante relazione.

Chiaramente gli obiettivi che la Commissione europea si pone per la neutralità climatica al 2050 sono importanti e ad avviso della parte politica che rappresento sono assolutamente condivisibili; c'è bisogno di

fare il massimo sforzo per giungere a una situazione in cui l'ambiente torni ad essere rispettato.

Vorrei concentrare il mio intervento su un aspetto che riguarda il complesso della revisione degli orientamenti delle linee TEN-T, per cui si parte da alcuni obiettivi principali; vorrei evidenziarne un paio.

Un primo obiettivo riguarda la promozione dell'intermodalità che, in particolare sullo Stretto di Messina, sembrerebbe ampiamente soddisfatta, in quanto l'intermodalità treno-traghetto-nave-treno risulta ad oggi e da tempo possibile. Inoltre, sempre tra gli obiettivi, noto l'aumento della resilienza della rete TEN-T, nonché l'integrazione dei costi delle emissioni gas effetto serra nell'analisi costi-benefici.

Sempre riferendomi al ponte sullo Stretto, gli aggiornamenti nel pacchetto delle revisioni permettono l'accesso di quest'opera – vista come strategica dal Governo italiano – come linea di finanziamento nel CEF 2 (*Connecting Europe Facility*). Ora, noto un'evidente discrasia tra la decisione di adoperarsi in ogni modo per ridurre le emissioni e il cofinanziamento di un'opera i cui cantieri produrranno emissioni inquinanti che difficilmente potranno essere compensate nel breve periodo. Mi riferisco a quanto asserito dalla Corte dei conti europea quando ha parlato della necessità di inserire l'assorbimento delle emissioni di CO₂ prodotte dai cantieri di opere molto impattanti: sulla TAV, ad esempio, qualora venissero raggiunti i livelli di traffico previsti, si è indicato un tempo di 25 anni per l'assorbimento delle emissioni inquinanti, tempo che passerebbe però a 50 anni ove i livelli di traffico previsti non venissero raggiunti. Quindi, tornando al discorso del ponte sullo Stretto di Messina, per cui la condizione dell'intermodalità è già ampiamente soddisfatta e il livello di progettazione proposto dal Governo – che, ricordo a tutti, risale al 2010 – è in una fase ampiamente superata rispetto a quella della valutazione dei costi e dei benefici ambientali, noto come dicevo questa discrasia. Le chiedo quindi, signora Commissaria, come sia possibile adoperarsi su queste grandi opere con linee di finanziamento europeo, ove non si dovesse riuscire poi ad ottemperare all'assorbimento delle CO₂ emesse dagli stessi cantieri.

RAIMONDO (*FDI*). Signor Presidente, rivolgo un saluto di benvenuto alla Commissaria anche da parte dei deputati di Fratelli d'Italia della IX Commissione della Camera dei deputati.

Signora Commissaria, nella sua relazione iniziale lei ha giustamente richiamato il ruolo dell'Italia e la sua posizione strategica, citando addirittura la Via Appia. Oggettivamente è sempre stato così, grazie soprattutto al Mar Mediterraneo, la cui posizione strategica ancora oggi, nel 2023, è per noi fondamentale, anche rispetto a tutte le filiere connesse al Mediterraneo e al mare in generale: le attività portuali, la logistica, la nautica, la pesca, gli interporti. Tutto ciò assume un rilievo soprattutto in questi mesi in cui il presidente del Consiglio Meloni, attraverso il cosiddetto piano Mattei per l'Africa,

sta lanciando dei grandi segnali di apertura e di collaborazione con l'altra sponda del Mediterraneo. Per questo vorremmo sapere da lei quali saranno, da qui alla scadenza del mandato – quindi in quest'ultimo anno – le tappe fondamentali dell'Unione europea e della Commissione, nell'ambito di sua competenza, per quanto riguarda il Mar Mediterraneo. A ciò aggiungo anche l'aspetto relativo all'ambito aeroportuale. Noi riteniamo, infatti, che a livello aeroportuale debba essere rafforzata l'idea dell'Italia come piattaforma verso i mercati del Mediterraneo e del Vicino e Estremo Oriente.

C'è poi il tema, attualissimo, della transizione ecologica e della sostenibilità ambientale. Siamo convinti che la transizione ecologica debba essere sempre accompagnata da una sostenibilità economica e sociale per le nostre imprese, per le nostre famiglie, per i nostri cittadini, e per farlo per noi di Fratelli d'Italia è fondamentale che venga rispettato il principio della neutralità tecnologica. A tale proposito, mi si consenta di esprimere qualche perplessità rispetto alle misure del pacchetto « Pronti per il 55 per cento » perché, se adottate senza pragmatismo e senza gradualità – che per noi sono fondamentali – rischiano di essere negative per tantissime imprese e tantissimi cittadini. Pensiamo soltanto all'indotto dell'*automotive*, che in Italia dà lavoro a decine di migliaia di lavoratori: nel nostro Paese sarebbero a rischio circa 70.000 posti di lavoro, se decidessimo di ostinarci ad abbracciare soltanto una tecnologia, rischiando di fatto di consegnarci al dominio asiatico. Secondo uno studio recente, nel 2025 la quota di auto elettriche prodotte dalla Cina e circolanti in Europa sarà del 18 per cento, il che significa che quasi una vettura a batteria ogni cinque sarà *made in China*. È una percentuale che ovviamente tenderà ad aumentare sensibilmente nel 2035, data indicata per l'altro obiettivo di cui si è parlato prima. Il rischio di ricadute sul sistema produttivo italiano è dunque molto forte. Anche su questo vorremmo delle parole che ci possano tranquillizzare da qui al prossimo anno.

Mi fermo qui: le ho offerto questi spunti di riflessione, signora Commissaria, la ringrazio fin d'ora per la risposta e le auguro buon lavoro.

LOMBARDO (*Az-IV-RE*). Signor Presidente, ringrazio anch'io la Commissaria per il suo intervento e per la sua disponibilità a rispondere alle nostre domande.

Ho una domanda precisa su un tema che è stata citato dalla Commissaria nella sua relazione, cioè il Ponte sullo Stretto. Vorrei sapere se lei intende l'opera strategica dal punto di vista nazionale o come progetto comune di interesse europeo. In questo secondo caso, vorrei sapere come la Commissione europea intenda sostenere la costruzione e il finanziamento dell'opera in una prospettiva di intermodalità, che è però diversa rispetto a quella che ho sentito citare prima, perché, a mio avviso, l'intermodalità è completamente assente

in quella zona. Sarebbe necessario un potenziamento dell'aeroporto di Reggio Calabria, che versa in una situazione prefallimentare e che con la costruzione del Ponte sullo Stretto può invece essere rilanciato; si renderebbero altresì necessari il potenziamento dell'alta velocità sia in Sicilia che in Calabria, che adesso registra tempi di trasporto molto diversi rispetto all'alta velocità nel resto del Paese; e, infine, il collegamento aeroportuale con l'aeroporto di Gioia Tauro. Le chiedo quindi se la prospettiva è quella di un'opera nazionale o di un interesse comune strategico europeo e, in questo caso, se la costruzione dell'opera può essere invece la chiave di volta per investire davvero sull'intermodalità, non solo per i cittadini del Sud, ma anche per i cittadini europei che vogliono venire al Sud.

SENSI (*PD-IDP*). Signor Presidente, ringrazio la Commissaria per questa audizione. La mia domanda è riferita ad un progetto specifico nell'ambito del nostro PNRR. Lei sa che c'è un ampio dibattito in Italia sul PNRR; la famosa terza rata è ancora ferma da febbraio, stiamo aspettando e siamo fiduciosi che possa essere sbloccata presto la questione degli studentati. Abbiamo di fronte una quarta rata che spero il Governo riuscirà a portare a casa per il 2023; ovviamente faccio il tifo affinché sia così, ma temo che invece si andrà all'anno prossimo.

Nel caso specifico della sua competenza e del suo portafoglio, le chiedo della rete delle ricariche delle auto elettriche. Siccome ci sono state parecchie preoccupazioni al riguardo, sia sullo stato dei bandi sia sulla fattibilità del progetto, e si tratta di una cospicua parte di fondi, volevo chiederle a che punto siamo nell'interlocuzione con il Governo italiano sul tema specifico della rete stradale e autostradale della ricarica delle auto elettriche, se c'è un'interlocuzione in corso e se la valutazione della Commissione esprime preoccupazione oppure fiducia.

FEDE (*M5S*). Signor Presidente, ringrazio la commissaria Vălean per la sua relazione, anche perché essa ci ha probabilmente aiutato a fare il punto su quelli che sono gli obiettivi ambiziosi della linea europea e delle sue infrastrutture. Ci ha ricordato, infatti, l'importanza di un'opportunità che l'Italia ha avuto con il PNRR e l'augurio che non si sprechi neanche un euro di questa risorsa che potrebbe servirci, anzi, che è indispensabile a colmare il *gap* infrastrutturale che noi abbiamo cronicamente e che ancora permane. Quando infatti la Commissaria ha ricordato le linee dei corridoi europei non possiamo dimenticare che oltre a qualche breve tratto, comunque importante, di opere più ambiziose e più complesse, quali possono essere i valichi o il ponte, c'è un territorio di centinaia di chilometri sulla linea adriatica che non è coperto da questo anello di congiunzione che normalmente distingue tutti i corridoi in tutti i Paesi europei. È un ambito che dobbiamo colmare. Così come sono da colmare delle trasversali che non garantiscono un traffico agevole. L'Italia è veloce solamente sul versante tirrenico e non su quello Adriatico.

Spero che i rimandi che la Commissaria ha fatto siano utili per ricordare come possiamo accelerare nel dotare la nostra Nazione di infrastrutture elettriche, dalle colonnine elettriche in poi, con l'uso dei carburanti alternativi in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione e di uscita dal fossile. Ringrazio la Commissaria perché è bene tenerlo a mente, perché spesso noi abbiamo delle abitudini culturali più tendenti al conservatorismo e non all'innovazione, e allora dobbiamo avere chiari gli obiettivi che altre Nazioni stanno portando avanti e che l'Italia alle volte, dalle auto alle case *green*, stenta ad adottare, forse più per un approccio ideologico che non per quello che il futuro ci induce oltre che per le direttive dell'Unione europea, di cui ricordo l'Italia fa parte con onore e che dovrebbe conoscere bene e rispettare.

Per quanto riguarda poi la linea TAV del Brennero, vorrei sapere se le indicazioni che sono arrivate dalla Francia di rallentare quell'opera per tanti motivi, tra cui sicuramente l'aumento dei costi, rappresentano una misura che è stata valutata nella logica e in un dialogo di confronto su opere che, essendo transfrontaliere, debbono essere viste insieme e di pari passo al fine di evitare azioni non sincrone nel portarle avanti.

PRESIDENTE. Non essendovi ulteriori richieste di intervento, cedo nuovamente la parola alla commissaria Vălean.

VĂLEAN. Signor Presidente, ringrazio tutti per le domande. C'è moltissimo interesse su Messina. Ascoltando gli interventi ho capito che c'è qualcosa che l'Italia vorrebbe fare, è un dibattito di lunga data, principalmente nazionale. Se mi chiedete se si vuole fare o meno il Ponte, posso dirvi che secondo la nostra regolamentazione e il modo in cui finanziamo le opere sicuramente dobbiamo iniziare con uno studio per valutare i costi-benefici, l'impatto ambientale, la stima di questo impatto e così via; dobbiamo prima di tutto avere un'idea. Poi, quando si decide di metterla in pratica, avremo degli studi a corroborarla. Possiamo quindi analizzare le cose; questo è il primo passo. L'Italia ha un posto nel corridoio europeo, quindi c'è l'idea di finanziare uno studio per questo progetto. È una misura già inclusa; non sto dicendo che non lo so o che vedremo. Il dibattito dovrebbe essere però nazionale; ne vale la pena?

A un certo punto lei ha detto che l'intermodalità sarebbe servita. L'intermodalità però non è uno scopo da sola, di per sé; non pianifichiamo di avere l'intermodalità a sé stante; dobbiamo valutare i dati economici e vedere se la valutazione economica ci dà dei risultati positivi. Dobbiamo considerare se il Ponte serve il sistema ferroviario, il sistema viario, e non riduce semplicemente le emissioni. Per l'infrastruttura ci vuole tempo; la costruzione è difficile, ma bisogna vedere se ne vale la pena; se ne vale la pena, lo faremo. Come dicevo, mi piacerebbe vedere il Ponte sullo Stretto di Messina; a quel punto non sarò più una Commissaria, ma una persona in pensione che verrà in visita. Siete voi però a dover decidere se volete farlo; se volete farlo, la Commissione vi aiuterà. Ho capito dal Governo che c'è l'intenzione di farlo e sono qui a sostenere questa idea.

Fit for 55, « Pronti per il 55 per cento »: qui ci sono delle parti buone e delle parti migliori. Alla fine, siamo sostenuti dai co-legislatori che hanno risposto a quello che i capi di Stato e di Governo ci hanno chiesto di fare; sicuramente dobbiamo diventare produttivi, bisogna ridurre il 90 per cento delle emissioni entro quella data, che è una proporzione enorme. Andando a vedere le auto elettriche, si pone la seguente questione: perché dovremmo passare alle auto elettriche se siamo i migliori nel mondo nella tecnologia dei motori a combustione? È una porta ancora aperta, questa, a causa della Germania. Si dice di considerare che arriveranno dei nuovi combustibili e che possiamo mantenere ancora la produzione delle auto a motore endotermico; è una questione però da vedere. Parlando di auto elettriche, la Commissione sta investendo in alleanze per le batterie e cose di questo genere; non importiamo tutto dalla Cina per creare nuove dipendenze. È una questione su cui dobbiamo lavorare insieme e riflettere; cosa faremo con tutte quelle batterie quando ci sarà un mercato di batterie di seconda mano e quelle dovranno essere sostituite? L'idea di fondo è quella di prevedere il finanziamento della ricerca su migliori tecnologie per le batterie attraverso molti programmi. C'è ancora del lavoro da fare in questo senso.

La parte migliore del *Fit for 55*, tralasciando gli aspetti legati al clima, è la prospettiva industriale; se andiamo a vedere i combustibili per l'aviazione, noteremo che abbiamo adottato un mandato per creare un mercato per questi combustibili e dobbiamo combattere con gli americani che stanno adottando grandi incentivi per la produzione di combustibili sostenibili e alternativi negli Stati Uniti. Questa è la prospettiva industriale per questo approccio. Quindi non vi è soltanto la prospettiva ambientale o quella legata ai problemi climatici, ma anche quella relativa alla regolamentazione dell'infrastruttura dei combustibili alternativi e ai punti di ricarica per la rete *core*. Stiamo introducendo l'obbligo di avere la possibilità di ricaricare e di poter rifornire anche nel caso in cui le auto a idrogeno cominciassero a crescere sul mercato. L'infrastruttura deve servire da base per le ricariche, altrimenti le persone avranno paura di impegnarsi ad acquistare un'auto senza sapere se saranno in grado poi di ricaricarla o di trovare combustibili.

Per quanto riguarda la terza rata, direi che l'Italia è molto avanzata sul ricevimento del denaro e il programma *Next Generation EU*; quello che so è che vi è una buona installazione dei punti di ricarica sulla rete.

Per quanto riguarda il Mediterraneo, mi è stato chiesto cosa farò fino alla fine del mandato. Dobbiamo prendere in considerazione che cosa si aspettano i co-legislatori dalla Commissione. Alcuni propongono di smetterla di produrre leggi, finendo il lavoro fatto fin qui, senza fare troppo. Ricordo poi che il prossimo anno si svolgeranno le elezioni del Parlamento europeo. In genere lavoriamo fino all'ultimo giorno, ma dobbiamo anche prevedere del tempo affinché il Parlamento europeo e gli Stati membri possano dibattere e decidere sulle varie discipline e la legislazione. Non è giusto sottoporre al-

l'ultimo momento ai membri del Parlamento europeo dei provvedimenti che non avranno possibilità di discutere fino alle elezioni. Sicuramente ci sarà qualcosa per quanto riguarda un approccio *green* al trasporto merci e anche la multimodalità e i servizi digitali; ciò significa che cercheremo di fare di più per quanto riguarda i clienti perché possano scegliere tra le varie offerte per quanto riguarda il sistema ferroviario e quello dell'aviazione. Se ci sarà altro da fare, saremo a disposizione.

PRESIDENTE. Ringrazio la Commissaria e le esprimo veramente un grande apprezzamento per la completezza di questa informativa alle Commissioni, per la sua precisione e anche per il quadro complessivo che ci ha fornito su materie che sono di straordinaria importanza per il futuro dell'Unione europea. La ringrazio infinitamente e le porgo i migliori auguri per il suo lavoro.

Dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 14,25.

