



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 1

**COMMISSIONI CONGIUNTE**

8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato della Repubblica

e

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati

AUDIZIONE DELLA COMMISSARIA EUROPEA PER I TRASPORTI, VIOLETA BULC, SULLE PROSPETTIVE DELLA POLITICA DEI TRASPORTI DELL'UNIONE EUROPEA NEI SETTORI STRADALE, FERROVIARIO E DELLE RETI

1<sup>a</sup> seduta: mercoledì 13 dicembre 2017

Presidenza del Presidente della 8<sup>a</sup> Commissione del Senato della Repubblica MATTEOLI

## I N D I C E

**Audizione della commissaria europea per i trasporti, Violeta Bulc, sulle prospettive della politica dei trasporti dell'Unione europea nei settori stradale, ferroviario e delle reti transeuropee**

PRESIDENTE . . . . . Pag. 3, 9, 13 e <i>passim</i> BORIOLI (PD), senatore . . . . . 12 CROSIO (LN-Aut), senatore . . . . . 11 MARGIOTTA (PD), senatore . . . . . 12 MURA (PD), deputata . . . . . 10 SCIBONA (M5S), senatore . . . . . 10 SONEGO (Art.1-MDP), senatore . . . . . 9	BULC . . . . . Pag. 3, 13
--	---------------------------

**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: ALA-Alleanza Liberalpopolare Autonomie: ALA; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa-NCD: AP-CpE-NCD; Articolo 1 – Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Federazione della Libertà (Idea-Popolo e Libertà, PLI): FL (Id-PL, PLI); Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Direzione Italia, Grande Sud, Popolari per l'Italia, Riscossa Italia, Salute e Ambiente): GAL (DI, GS, PpI, RI, SA); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Campo Progressista-Sardegna: Misto-CP-S; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: Misto-FdI-AN; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Lega per Salvini Premier: Misto-LpSP; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.

Sigle dei Gruppi parlamentari della Camera dei deputati: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia – Il Popolo della Libertà – Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Articolo 1 – Movimento Democratico e Progressista: MDP; Area Popolare-NCD-Centristi per l'Europa: AP-NCD-CpE; Lega Nord e Autonomie – Lega dei Popoli – Noi con Salvini: (LNA); Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà-Possibile: SI-SE-POS; Democrazia Solidale-Centro Democratico (DeS-CD); Fratelli d'Italia: (FdI); Scelta Civica-ALA Per la Costituente Liberale e Popolare-Maie: SC-ALA CLP-MAIE Misto: Misto; Misto-Civici e Innovatori-Energie Per l'Italia: MISTO-CI-EPI; Misto-Direzione Italia: MISTO-DI Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; MISTO-UDC-IDEA: MISTO-UDC-IDEA; MISTO-Alternativa Libera-Tutti Insieme Per l'Italia: MISTO-AL-TIPI; MISTO-FARE!-PRI-LIBERALI: MISTO-FARE!PRIL; MISTO-Partito Socialista Italiano (PSI) – Liberali per l'italia (PLI) – Indipendenti: MISTO-PSI-PLI-I.

*Interviene la commissaria europea per i trasporti, Violeta Bulc, accompagnata dal dottor Jocelyn Fajardo, vice capo di Gabinetto, dal dottor Alessandro Carano, membro di Gabinetto, e dal dottor Vito Borrelli, vice direttore della Rappresentanza in Italia della Commissione europea.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,35.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

**Audizione della commissaria europea per i trasporti, Violeta Bulc, sulle prospettive della politica dei trasporti dell'Unione europea nei settori stradale, ferroviario e delle reti transeuropee**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione della commissaria europea per i trasporti, Violeta Bulc, sulle prospettive della politica dei trasporti dell'unione europea nei settori stradale, ferroviario e delle reti.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Rendo noto, altresì, che la pubblicità della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la resocontazione stenografica.

Do il benvenuto alla dottoressa Bulc, alla quale cedo la parola.

*BULC.* Signor Presidente, onorevoli deputati e senatori, un saluto a tutti di buon pomeriggio – so che si dice così dopo mezzogiorno – anche se mi scuso per la pronuncia, visto che so dire bene buonasera e buona notte, ma buon pomeriggio non lo avevo mai detto.

È un privilegio per me essere qui perché ci sono questioni molto importanti che vanno affrontate direttamente, di persona, dal momento che a volte possono esserci delle incomprensioni, per cui un chiarimento *de visu* può essere molto utile affinché sia possibile poi muoversi più rapidamente sulle cose che riguardano specificamente un dato Paese. Per questo credo che il rapporto diretto con voi sia molto importante e spero di poter sviluppare una linea diretta per le comunicazioni future, in modo da risolvere in maniera più veloce ed efficace alcune questioni che potrebbero presentarsi sul tavolo.

Quando tre anni fa sono diventata Commissario dei trasporti, abbiamo cominciato a lavorare con tutte le parti interessate per identificare immediatamente le priorità utili e necessarie sulle quali concentrarci nei successivi quattro anni e più, così da affrontare le questioni più urgenti e più strategiche nel settore dei trasporti. Comincerò col darvi dunque

un rapido quadro generale delle nostre proposte di finanziamento e di sviluppo dei progetti.

I progetti principali sono quelli della connettività in ambito UE e con Paesi limitrofi e dell'efficienza. Connettività ed efficienza, dunque, perché siamo perfettamente consapevoli dell'importanza dei trasporti per la competitività dell'industria europea – del cui valore la logistica rappresenta molta parte – e ovviamente anche per la connettività delle persone, che possono così rapportarsi le une con le altre e valorizzare al meglio l'Europa.

Questi sono gli obiettivi, ma quello che è importante è come raggiungerli. A tale scopo, abbiamo messo sul tavolo sei fattori di sviluppo.

Il primo fattore, fondamentale, è quello delle persone, che devono stare al centro di tutte le nostre discussioni: siamo già perfettamente d'accordo con tutte le parti interessate (con le istituzioni, con la Commissione) sul fatto che, nel momento in cui facciamo qualcosa di particolare, questo non è per le macchine, per i treni, per gli aeroporti, per i porti o per gli aerei, ma per le persone. Chi sono queste persone? Si tratta in primo luogo dei nostri cittadini e nella Commissione ci sono molte iniziative rivolte alla diminuzione dell'inquinamento (atmosferico e acustico), alla sicurezza stradale, alla riduzione del tasso di mortalità sulle strade europee e ai diritti dei passeggeri. Siamo l'unica Regione economico-politica del mondo che ha riconosciuto i diritti dei passeggeri: spero che abbiate tutti sul telefonino la nostra *app* in cui elenchiamo per ogni Stato membro i diritti dei passeggeri per cui, quando ha un problema e una necessità, il passeggero con un *click* può vedere chi può aiutarlo.

Le persone sono quindi al centro del nostro interesse e vogliamo rendere le nostre infrastrutture accessibili anche a persone disabili o anziane: stiamo lavorando molto per migliorare le infrastrutture europee da questo punto di vista e su questo siamo cofinanziatori.

Quando pensiamo alle persone, pensiamo ai lavoratori, perché sappiamo che i sindacati molto spesso si lamentano e discutono di questioni sociali. Nel mio ufficio incontro quasi quotidianamente i sindacati, perché l'Unione europea è uno Stato sociale, è un'unione sociale e vogliamo far seguire alle parole i fatti. Per questo discutiamo dunque con i sindacati tutto quello che facciamo: non siamo sempre totalmente d'accordo, ci sono delle divergenze, però c'è sempre il tentativo di migliorare la concertazione e il nostro rapporto con i sindacati, così da avere sempre nei nostri progetti una dimensione sociale. In effetti, attraverso il pilastro sociale stiamo ridefinendo il lavoro, per cui è nostro dovere aiutare a creare dei quadri e delle architetture di sostenibilità per migliorare le capacità esistenti e aggiungerne di nuove.

Dal punto di vista dell'agenda sociale abbiamo fatto già molto e ci concentreremo sempre di più sulla formazione a vita e sulla necessità di ricalibrare le capacità e le specializzazioni dei lavoratori, così da renderle compatibili con le nuove professioni. Non vogliamo fermare il nostro sviluppo, ma vogliamo aiutare la società a riformarsi e a sostenere lo sviluppo dell'Europa.

Quando parliamo di persone, pensiamo anche agli investimenti e questa è un'altra priorità molto importante per noi, perché nella nuova struttura di trasporti vogliamo far nascere una società sostenibile e stabile. Per questo ogni pacchetto che proponiamo contiene anche una parte riferita agli investimenti, per cui sosteniamo le legislazioni con gli investimenti necessari. Questo è il periodo in cui nella storia dell'Europa si sono avuti i maggiori investimenti nei trasporti: 22 miliardi di euro di sovvenzioni agli investimenti sulle reti fondamentali, sulle reti base. Questi investimenti hanno generato a loro volta investimenti per un ammontare di 46 miliardi di euro.

La buona notizia è che siamo stati in grado di utilizzare questi strumenti innovativi e il Piano Juncker nel modo migliore possibile e, già nei primi due anni, abbiamo 22 miliardi di euro di nuovi investimenti aggiunti alle sovvenzioni di cui vi ho detto. La nuova ondata di investimenti probabilmente sarà ancora più ampia.

Voglio invitarvi a confrontarvi con questo, perché l'Italia ha bisogno di questi investimenti. Il vostro Paese sta facendo dei passi importanti – e adesso darò notizia di quello che sta succedendo – ma è importante investire in infrastrutture, perché ogni punto percentuale in più in termini di investimento in infrastrutture porta in tre-quattro anni al 2,4-2,5 e oltre in termini di aumento del PIL. È per questo che la dinamica degli investimenti deve continuare e in questo quadro dobbiamo creare valore.

Per questo, quando riceviamo dei progetti e delle proposte siamo quindi molto attenti al fatto che vi sia una dimensione sociale o comunque che vi sia creazione di valore aggiunto dal punto di vista del ritorno sull'investimento o dal punto di vista sociale.

Vi chiedo dunque di aiutarci a costruire questo tipo di filosofia, perché l'Unione europea ha un enorme potenziale per quanto riguarda il miglioramento delle capacità di investimento.

Dobbiamo dire – e vogliamo dirlo – che noi siamo oggi la più grossa economia del mondo: credo che abbiate visto le ultime statistiche, in cui abbiamo superato il tasso di crescita degli Stati Uniti e del Giappone. Tutti gli Stati membri hanno un'economia stabile e abbiamo il più alto numero di occupati nella storia dell'Unione europea; continueremo a far diminuire la disoccupazione fino al 4-5 per cento, un livello che in qualche modo è fisiologica e permette la mobilità delle persone.

Questa è una buona notizia. Date speranza ai nostri cittadini, non spaventateli perché, se è vero che abbiamo avuto dei grossi problemi da affrontare, abbiamo cominciato a lavorare insieme con grande convinzione. Nei primi tre anni di lavoro della Commissione abbiamo avuto crisi importanti (quella dei rifugiati, quella sociale post-economica, la Brexit, Trump, il terrorismo), ma tutto questo ci ha portato a stringerci più che mai gli uni agli altri.

Problemi ci saranno sempre, certo, altrimenti non serviremmo neanche noi, però l'agenda che abbiamo è positiva: stiamo marciando verso una direzione positiva e l'Italia deve stare dentro questo movimento.

Spero quindi che potremo unire le nostre forze e riuscire ad aiutare l'Italia ad avere uno sviluppo importante nel futuro.

Ho già parlato di persone, di investimenti, di connettività e di efficienza. Voglio citare ancora due punti: la decarbonizzazione e la digitalizzazione, strettamente correlati l'uno all'altro, avendo entrambi un'enorme impatto sull'efficienza. Verde significa *business* ed efficienza e noi stiamo portando questi elementi in tutte le nostre soluzioni di trasporto, che devono viaggiare sulle ali dell'innovazione e degli investimenti che ho illustrato prima.

Vi invito dunque a seguire tutte le attività in corso nel settore della mobilità, perché nel 2030 la mobilità sarà molto diversa: vedremo tante nuove tecnologie e tanti nuovi modi di fare impresa che avranno ripercussioni positive per le persone. Spero quindi che potremo camminare insieme su questa strada.

So che voi avete un interesse speciale al pacchetto mobilità, su cui vorrei dire un paio di cose prima di rispondere alle vostre domande.

Innanzitutto, il pacchetto mobilità risponde a tutte le priorità che ho appena citato. Abbiamo tre pacchetti mobilità: il primo, presentato il 21 maggio, il secondo presentato a novembre, e il terzo che arriverà a maggio del prossimo anno.

Vorrei concentrarmi in primo luogo sugli aspetti sociali e sulle condizioni di accesso al mercato, con riguardo alla prima serie di iniziative volte a garantire la possibilità di realizzazione di un mercato unico di trasporti stradali buono e funzionante, con regole sociali giuste e ben applicate, così da superare l'ampia frammentazione e l'inefficienza esistenti. In questo contesto il pacchetto della mobilità fornisce una soluzione europea a problemi di dimensione europea e so che oggi le imprese sono ben consapevoli di che cosa significa avere un mercato europeo, anche se non perfetto. Tuttavia, l'economia di scala che questo mercato crea fornisce a tutti migliori possibilità di sviluppare dei modelli sostenibili a lungo termine e voglio citare un paio di esempi.

Innanzitutto, vi è la necessità di agire a livello di Unione europea sull'argomento del cabotaggio. La diagnosi è ben nota: le attuali regole sono troppo complesse e troppo difficili da applicare, penalizzando le aziende che agiscono in buona fede, sia ad Occidente che ad Oriente. Se posso dirla in modo più colloquiale, è una gran confusione. Noi proponiamo dunque una semplificazione delle regole di cabotaggio, perché attualmente non c'è possibilità di controllare tutta una serie di operazioni. Con la nostra proposta sarà molto più semplice controllare e sarà possibile la lotta al cabotaggio illegale. Le regole che proponiamo sono volte a mantenere lo stesso livello di accesso al mercato, quindi senza alcuna apertura o chiusura di mercato. L'obiettivo è quello di affrontare l'inefficienza e l'incapacità di applicazione delle regole: non facciamo apertura o chiusura di mercato, non è questo che vogliamo.

Un secondo punto riguarda la direttiva sui lavoratori con riferimento ai trasporti stradali. Parliamo di un settore che ha le proprie specificità che giustificano in qualche modo una legge speciale, una legge *ad hoc*. La no-

stra proposta è di chiarire quando si applicano le regole locali alla remunerazione degli autisti e dei camionisti, tenuto conto che per le operazioni locali di cabotaggio si applicano le norme locali. Per quanto riguarda poi i trasporti internazionali, la remunerazione deve essere commisurata al costo locale della vita. Inoltre, in base al principio di proporzionalità, proponiamo che gli autisti addetti ai servizi internazionali siano soggetti a tre norme di assegnazione quando nel periodo di un mese siano presenti per tre giorni nello stesso Paese. Sugeriamo, infine, di rafforzare le misure di applicazione, utilizzando in modo migliore gli strumenti digitali, soprattutto i tachigrafi digitali e le lettere di consegna, che renderanno possibile la precisa determinazione della presenza nel territorio di un dato Paese. Questo ci permetterà di ridurre alcuni degli oneri amministrativi superflui che abbiamo analizzato.

In particolare, ci sono quattro livelli di digitalizzazione proposti nel pacchetto mobilità, con una diminuzione dell'onere amministrativo fino al 60 per cento, che spero sia abbastanza attraente: questo è ciò cui mi riferisco quando parlo di portare la digitalizzazione dentro l'Unione europea. Bisogna tener conto che i trasportatori portano valigette di documenti, ma il trasportatore deve essere responsabile del servizio di trasporto e non ovviamente degli oneri amministrativi. Stiamo cercando quindi di digitalizzare tutto questo per dare ai camionisti degli strumenti facili da utilizzare per il controllo del mercato dei trasporti, senza alcun disturbo per l'autista o per il camionista del caso.

C'è poi una terza questione. Mi riferisco al fatto che gli autisti e i trasportatori dovrebbero avere un alloggio adeguato fuori dalla cabina, quando si riposano lontano da casa, oltre alla possibilità di ritornare a casa su base regolare (in base all'analisi che abbiamo fatto, la nostra proposta prevede il rientro a casa almeno ogni tre settimane).

Le misure che ho appena illustrato sono molto concrete: potrebbero migliorare la vita degli addetti al settore dei trasporti, ma faciliterebbero anche la vita di quanti vogliono fare impresa e *business* in questo settore.

Trasparenza, dunque, digitalizzazione, efficienza e garanzia del rispetto delle regole sociali.

Vorrei passare ora al discorso della decarbonizzazione perché, come ho detto prima, la digitalizzazione e la decarbonizzazione lavorano mano nella mano. I trasporti hanno un impatto crescente sul clima e, purtroppo, rappresentano il 25 per cento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, per non parlare di altre particelle che il settore dei trasporti produce in termini di inquinamento, non soltanto nell'Unione europea, ma a livello mondiale: se non facciamo nulla, diventeremo i maggiori inquinatori. Già oggi 400.000 cittadini europei muoiono prematuramente a causa dell'inquinamento: è una cifra significativa, oltre al fatto che tutto questo genera una serie di esternalità negative che dipendono dall'inquinamento atmosferico e acustico, dalla congestione e dal traffico. Queste esternalità hanno un effetto negativo pari al 4 per cento sul PIL, una cifra considerevole, maggiore dell'investimento in scienza e in ricerca scientifica. Per questo motivo stiamo aumentando le azioni per ridurre le emissioni, soprattutto per quanto ri-

guarda le strade, visto che il 73 per cento delle emissioni di CO<sub>2</sub> è prodotto dal traffico su gomma.

Come dicevo, un secondo pacchetto mobilità è stato pubblicato a novembre e propone una nuova politica globale e integrata per le sfide ambientali che dobbiamo sostenere nel settore del trasporto stradale. Vogliamo affrontare poi la questione dell'organizzazione del sistema della mobilità, i veicoli e gli aspetti relativi ai carburanti: organizzazione del sistema mobilità, quindi, veicoli e aspetti relativi ai carburanti sono i tre punti fondamentali del nostro pacchetto mobilità, che dovremo poi andare a tradurre in pacchetti di regolamentazione.

Per quanto riguarda la decarbonizzazione, pensiamo di poter diminuire le emissioni nel settore dei trasporti integrando le varie modalità di trasporto e migliorandone l'efficienza, che è il punto sul quale ci stiamo concentrando in questo momento.

Per quanto riguarda il settore del trasporto merci, per esempio, proponiamo di rilanciare le regole europee già esistenti sul trasporto combinato intermodale strada-ferrovia, nonché sulla navigazione interna e sulla navigazione via mare per brevi tratte. Per quanto riguarda soprattutto i passeggeri, poi, il nostro obiettivo è sostenere lo sviluppo di pullman a lunga distanza e connessioni via pullman in Europa. La decarbonizzazione dei trasporti significa anche offrire ai passeggeri alternative attraenti all'uso della macchina privata, per cui i modelli di condivisione sono più che accettati, ma nell'ambito delle regole sociali che abbiamo in Europa: questo è un messaggio molto chiaro che vogliamo dare.

Un ulteriore obiettivo è quello di avere veicoli più puliti: proponiamo nuovi *standard* di CO<sub>2</sub> per le automobili e per i pulmini, con una diminuzione del 30 per cento delle emissioni entro il 2030 e con obiettivi intermedi nel 2021 e nel 2025.

Le autorità pubbliche sono giustamente già pronte a dare un forte contributo e a questo proposito sono felice di aver visto l'intenzione di guidare il cammino. Per le autorità locali, per gli enti locali e per le città oggi è più semplice acquistare e affittare veicoli. Per dare comunque maggiore certezza e visibilità al mercato abbiamo proposto degli obiettivi minimi di appalti pubblici a livello nazionale; ogni Paese deciderà poi come applicare questi *standard* a livello locale.

Questo mi porta al terzo aspetto legato alla decarbonizzazione, quello cioè dei carburanti alternativi e delle relative infrastrutture. I consumatori devono avere fiducia sul fatto che, se acquistano un veicolo pulito e non inquinante, potranno poi effettivamente viaggiare in Europa da città a città e da Paese a Paese. Per questo, insieme al pacchetto sulla decarbonizzazione dei trasporti, abbiamo lanciato un pacchetto per cofinanziare gli investimenti nelle infrastrutture alternative per l'energia o, per meglio dire, per carburanti alternativi. Si tratta di 800 milioni di euro di cofinanziamento, che non sono pochi soldi: speriamo di poter capitalizzare su questo, perché si tratta di avere potenzialmente un coinvestimento del 25-30 per cento, riscuotendo quindi poi un altro 70 per cento dal mercato.



A maggio del 2018 ci concentreremo, infine, sulla digitalizzazione per quanto riguarda la mobilità comune, con un particolare accento sulla sicurezza stradale: un altro aspetto sul quale vi invito a riflettere è in effetti quello del mantenimento della sicurezza stradale ad un livello di priorità molto alto nell'agenda politica. C'è in realtà un dato drammatico: 25.000 persone ogni anno perdono la vita sulle strade europee, 25.000 persone, vale a dire un Airbus-150 ogni settimana; 137.000 sono invece le persone che rimangono gravemente ferite. Dunque, cari colleghi, c'è molto lavoro da fare, perché dobbiamo abbassare queste cifre. Abbiamo sicuramente le migliori statistiche in tutto il mondo, ma queste statistiche purtroppo non ci mostrano una bella storia.

In questo terzo pacchetto vogliamo inserire un pilastro sulla sicurezza stradale e degli strumenti per il sostegno e il finanziamento di progetti infrastrutturali capaci di migliorare le condizioni delle nostre strade, in modo tale da poter arrivare entro il 2050 a zero morti sulle strade: questo è il mio obiettivo. Mi auguro che ci attiveremo tutti insieme per arrivare ad una riduzione del numero delle morti sulla strada.

Ricordo che l'Italia ha firmato la Dichiarazione di Malta sulla sicurezza stradale, così come tutti i Paesi europei e alcuni Paesi limitrofi all'Europa (la Turchia, per esempio). Cercheremo di avere l'adesione del maggior numero possibile di Paesi, in modo da garantire una sicurezza maggiore e avere quindi famiglie più felici, perché per ogni morte sulla strada c'è una famiglia che rimane segnata a vita e questa è la parte triste della storia.

In conclusione, questo è ciò che volevo dirvi. Sono ovviamente aperta a parlare con voi; ci sono tutte le statistiche, ma sta a voi decidere come impiegare il tempo che abbiamo ancora a disposizione.

PRESIDENTE. Ringrazio la nostra ospite.

Prima di lasciare la parola ai colleghi, informo tutti che alle ore 15,30 dovremo concludere i nostri lavori per la ripresa della seduta dell'Assemblea.

SONEGO (*Art. I-MDP*). Signor Presidente, intervengo molto rapidamente così da lasciare spazio anche ad altre domande.

Associandomi ai ringraziamenti alla commissaria Bulc per la sua presenza qui oggi, richiamo soltanto alcuni degli aspetti che sono stati citati.

Sui grandi corridoi, mi pare che l'Italia stia facendo degli sforzi molto grandi: penso al Brennero, ad esempio. La parte a mio avviso più deludente è quella relativa al confine nordorientale tra l'Italia e la Slovenia. Credo che lì andranno fatti molti sforzi in più perché il corridoio mediterraneo è fondamentale.

C'è poi una grande questione strategica che è e sarà sempre più all'ordine del giorno: mi riferisco alla cosiddetta Via della seta. Mi esprimo molto sommariamente: Pechino immagina di porre la Cina al centro del mondo attraverso la Via della seta. Ci tengo a dire che non si tratta soltanto di una strategia trasportistica, ma anche di una strategia di lungo pe-

riodo e di dominio politico. In questo modo però – e concludo – si corre il rischio di stabilire un vero e proprio dominio politico ed economico su aree che includono anche l'Europa.

La risposta a tutto questo non può essere la *confrontation*, ma deve essere una politica alternativa dell'Europa per la Via della seta: noi dobbiamo cioè immaginarci una Via della seta europea, il che significa ovviamente un grande impegno politico, oltre che un grande impegno sul piano degli investimenti. Lei, commissaria Bulc, può rassicurarci a questo proposito?

SCIBONA (M5S). Ringrazio anch'io la commissaria Bulc per la presenza.

Su quanto ho sentito oggi direi che possiamo essere perlopiù d'accordo. Non ho sentito parlare però – mi scuso se entro troppo nel dettaglio, ma da No TAV devo farlo – della Torino-Lione, che è invece un tema fondante e quindi, visto che ne abbiamo occasione, credo che sia cosa buona discuterne.

Al momento non c'è definizione della quota dei finanziamenti UE relativi alla tratta Torino-Lione e questo va contro il Patto di stabilità che impone, tra l'altro, certezza di finanziamento. Come può l'Unione europea dire che si sta procedendo nella maniera giusta per quanto riguarda questa infrastruttura? Vorrei capire inoltre come la questione della Brexit, che è stata prima citata, va a interferire con questa possibilità di finanziamento.

Da decenni ormai sentiamo dire che è l'Europa a chiedere e pretendere nuove infrastrutture piuttosto che l'ammodernamento di quelle esistenti: dov'è scritto?

Siamo poi tutti d'accordo sul fatto che debba essere diminuito, per quanto possibile, l'inquinamento ambientale e acustico: quanto incidono però sull'ambiente le cantierizzazioni di nuove infrastrutture in luogo dell'ammodernamento di quelle esistenti?

Tutta la questione della Torino-Lione si basa su presupposti fallaci di utilizzo futuro di questa linea e ciò è stato comprovato di fatto anche dalle ultime dichiarazioni del Governo italiano. Come può l'Europa agevolare e di fatto autorizzare a livello europeo un investimento per un'infrastruttura che di per sé non ha senso e non verrebbe utilizzata?

MURA (PD). Signor Presidente, per la verità dovrei porre tutta una serie di domande rispetto ad alcuni temi che stiamo affrontando da mesi, direi ormai da anni, in Commissione trasporti alla Camera dei deputati. Ne farò però soltanto alcune, perché mi rendo conto che i tempi sono strettissimi e non voglio rubare troppo spazio; mi riservo tuttavia fin d'ora di trasmettere gli altri quesiti per iscritto, in maniera che le risposte possano rimanere agli atti e possano essere utilizzate nel lavoro che faremo.

Una prima domanda riguarda la proposta di direttiva del Parlamento europeo sulla tassazione a carico degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci su strada: vorrei capire qual è la sua valutazione, commissaria Bulc, tenuto presente che l'obiettivo dell'internazionalizzazione è stato

nel recente passato un elemento di forte criticità per quanto riguarda, ad esempio, il nostro autotrasporto, soprattutto in ragione della criticità legata al transito nel tratto alpino.

Una seconda domanda si riferisce invece alla proposta di direttiva che modifica il regolamento sui tempi di guida e sui tachigrafi. Vorrei conoscere a tal proposito le sue valutazioni in ordine alla praticabilità della proposta, considerata la conflittualità che c'è fra quei Paesi europei – di cui fa parte anche l'Italia – che ritengono che si debba far fronte, sia alla concorrenza proveniente da Paesi con bassi costi di produzione del servizio, sia all'aumento di fenomeni di evidente violazione delle disposizioni in materia sociale, e l'altro blocco di Paesi, che ritiene invece che questi allarmi siano assolutamente infondati.

La terza questione che voglio porre è relativa invece ai corridoi intermodali. L'attuale rete di corridoi, come lei ha detto, rappresenta un po' il simbolo della politica europea dei trasporti, che vuole promuovere la connettività, superare l'isolamento e, di fatto, attuare quanto scritto nell'articolo 174 del Trattato. Rispetto a questa impostazione c'è però in Italia una situazione che voglio segnalare e in questo rappresento la mia terra d'origine, la Sardegna – dove tra l'altro la commissaria Bulc è venuta di recente in occasione del G7 dei trasporti – che all'interno di questi corridoi intermodali è presente solo con il porto *core* di Cagliari. Ciò significa di fatto non essere presente: se infatti in un'isola c'è un unico punto – un porto, sebbene *core* – è chiaro che c'è un problema di interconnettività.

Vorrei quindi capire se rispetto a questo c'è un'evoluzione e una prospettiva. In Italia, attraverso l'azione del Governo e del Parlamento è stato fatto tutto un lavoro importante su questo, però abbiamo bisogno di sapere se l'Europa ha acquisito un elemento, perché la sensazione è che rispetto ai trasporti troppo spesso le esigenze di connessione e di accesso, che sono state evidenziate oggi qui benissimo, vengano stritolate nelle maglie delle regole della concorrenza.

In Sardegna, ad esempio, non possiamo fare delle autostrade perché la Sardegna è un'isola e per arrivare sul continente dobbiamo essere connessi necessariamente per via aerea. L'Europa boccia puntualmente le nostre proposte di continuità territoriale – lo dico qui con un tono polemico, pur nella consapevolezza che si sta tentando di sbrogliare la matassa – e di connessione che garantiscono il diritto della mobilità attraverso la tagliola delle regole della concorrenza, che stritolano tutto. Su questo quindi chiederei alla nostra ospite di darci una prospettiva visto che in questi giorni i sardi non possono viaggiare perché, a causa di queste regole ferree, non si riesce ad impostare un sistema di continuità che garantisca quanto oggi è stato detto.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Presidente, cercherò di essere rapidissimo.

Grazie innanzitutto alla commissaria Bulc per la cortesia che ci ha fatto con la sua presenza qui oggi.

La domanda che faccio è proiettata nel futuro. Nel nostro Paese in questo momento abbiamo la certezza di poter trasportare in maniera im-

portante le merci su ferrovia passando attraverso due infrastrutture che non sono realizzate però in Europa, ma nella Confederazione elvetica: mi riferisco ad AlpTransit (cioè al Gottardo), e a Lötschberg, che interessano particolarmente tre importanti Regioni italiane (Lombardia, Piemonte e Veneto), quelle in cui – è il PIL a dircelo – si sposta la maggior parte delle persone e delle merci.

La mia domanda è questa: supponendo che in questo Paese arrivi un Governo che chieda all'Europa di concentrare risorse e sforzi per le rampe del Gottardo – in attesa che il Brennero diventi operativo (e lo diventerà, perché sta andando bene) e nella speranza che la Torino-Lione veda la luce (su questo siamo molto scettici) – chiediamo se c'è la possibilità di un eventuale cambiamento di filosofia in Europa nella visione del trasporto merci su ferrovia, nel senso di concentrare le risorse prevalentemente sulle infrastrutture esistenti e che funzionano.

Sappiamo che AlpTransit ha una potenzialità di 700 treni al giorno, che arrivano direttamente a Milano piuttosto che in Piemonte; mancano le rampe d'accesso in Lombardia e in Piemonte, che sarebbero importantissime. Non abbiamo una programmazione per poter soddisfare questo trasporto merci. È inutile a nostro avviso concentrarci da un'altra parte: non sarebbe possibile focalizzare questo progetto in maniera più ridondante per dare risposte più concrete?

MARGIOTTA (PD). Dopo aver ascoltato la commissaria Bulc, ma anche tenuto conto di quanto è successo in Italia negli ultimi anni, sento di poter dire che sulla mobilità sostenibile le istituzioni, tanto quelle europee quanto quelle italiane, hanno fatto e stanno facendo molto sotto il profilo ambientale, economico e sociale. Per fornire soltanto due dati, la cosiddetta cura del ferro – che è uno degli obiettivi del nostro Governo – ha portato ad investire 10 miliardi di euro in ferrovie tra il 2015 e il 2017 (si pensi che 12 erano stati i miliardi finanziati tra il 1996 e il 2014), mentre per i mezzi pubblici si sono finanziati in due anni circa 10 miliardi di euro in treni, navi, metro e tram, mentre nei 10 anni precedenti gli investimenti erano di soli 450 milioni. Insomma, in Italia c'è la svolta.

La sensazione che ho guardando al resto della società è che a questo grande sforzo della politica, del Governo e del Parlamento, non corrisponda però ancora, almeno in Italia, uno sforzo analogo dell'impresa, per esempio nella ricerca, nell'innovazione, nel tentativo di migliorare gli automezzi e così via. È una sensazione che in Italia diventa una certezza.

Secondo lei, commissaria Bulc, che ha ovviamente un punto di osservazione migliore del mio, questa mia perplessità vale anche per altri Paesi europei? Questo è uno dei campi in cui la politica è più avanti della società?

BORIOLI (PD). Signor Presidente, faccio due considerazioni.

La prima è che basta vedere un po' le dinamiche di ripresa economica del nostro Paese per misurare quanto sia attuale il tema del riequilibrio modale sul fronte dei trasporti.

L'Unione europea ha individuato molto bene i corridoi attraverso i quali devono passare i flussi di trasporto, in questo caso mi riferisco in particolare alle merci. Interessa capire, innanzitutto, se i nodi di interscambio o quelli prossimi alle grandi aree metropolitane, in cui collocare la logistica dell'ultimo miglio, rientrano nelle prospettive di programmazione dell'Unione o se, invece, è materia che si ritiene di affidare ai singoli Stati membri.

La seconda questione riguarda la sicurezza stradale. La mia domanda, che non mi farà guadagnare molti voti, è se per raggiungere l'obiettivo del 2050 di cui si è parlato, non sia il caso di pensare, anche in considerazione della gravità delle esternalità negative che si producono sul fronte della sicurezza stradale, di abbinare l'indicazione dell'obiettivo ad un apparato di misure sanzionatorie nei confronti degli Stati, come accade in altri comparti delle politiche comunitarie: mi pare che questo sia un tema rilevante, su cui bisognerà adottare delle scelte.

**PRESIDENTE.** Se non ci sono altre richieste di intervento, lascio la parola alla commissaria Bulc. Visto l'imminente inizio dei lavori dell'Assemblea, ove non sarà possibile completare le risposte, invito cortesemente la nostra ospite a trasmetterci poi per iscritto il suo contributo.

**BULC.** Ringrazio innanzitutto per le domande che sono state poste, tutte molto interessanti.

Vorrei tanto aver avuto a disposizione più tempo per rispondere a tutti in modo soddisfacente, perché ho informazioni per ognuna delle questioni che sono state prospettate. Dovrò essere necessariamente un po' generica, ma sono domande che mi vengono rivolte continuamente dall'Italia, con la quale mi voglio congratulare. Il ministro Delrio, con il quale collaboro da molto, presenta questi problemi e li negozia: la trattativa è sempre molto positiva e sono sicura che riusciremo a raggiungere buoni risultati anche per il futuro.

I trasporti sono molto importanti per l'Italia e non si può andare avanti senza.

Vorrei iniziare col rispondere alla domanda che riguarda la Slovenia, perché è una questione che mi viene posta molto spesso. Sono stata di recente a Gorizia e sono stata informata che, per quanto riguarda la connettività, in quella zona i progetti stanno andando avanti e si stanno facendo progressi anche nella ferrovia tra Venezia e Lugano. Potremo rivedere anche questi aspetti nel 2018, perché mi è stato garantito che c'è un interesse in questo senso.

Ho notato che molte delle domande riguardano poi le infrastrutture: ebbene, a livello di Unione europea si pianifica. Gli Stati membri hanno firmato nel 2014 i progetti sulle infrastrutture e sui corridoi che stiamo attuando ora; oggi stiamo dunque finanziando e promuovendo i progetti

per eseguire gli impegni che erano stati presi dagli Stati e i corridoi sono essenziali e importanti per l'integrazione. È fondamentale poter capitalizzare sui vantaggi di ognuno per creare un'economia veramente europea. Pertanto, a livello di Unione europea il valore di questi progetti è molto elevato ed è importante anche in ambito locale, al di là delle divergenze. Se infatti si considera l'Italia nel suo insieme, senza essere integrati ed essere connessi non è possibile partecipare ad altri benefici che l'Europa può portare. Questi sono i progetti.

È ovvio che gli investimenti potrebbero essere usati per le comunità più piccole, che potrebbero trarne grandi benefici, ma l'Italia e l'Unione europea nel loro insieme non ne trarrebbero alcun beneficio ed è per questo che i *leader* hanno deciso quali dovevano essere le connessioni transfrontaliere, individuando dove mancavano e così via. È stato così deciso che la Lione-Torino e il Brennero sono essenziali per far muovere l'economia europea, per cui abbiamo finanziato al 40 per cento il tratto Lione-Torino. Si tratta di contributi europei alla parte italiana del progetto da cui potremmo trarre tutti dei benefici.

Si sta negoziando per cercare di garantire nel prossimo futuro un bilancio per i trasporti. Ci sono oggi 2,5 miliardi di finanziamenti disponibili e ci auguriamo di poterli aumentare con strumenti finanziari innovativi: 22 miliardi di euro non sono una piccola cifra. Si tratta di finanziamenti a favore di questi progetti, ai quali l'Italia ovviamente attinge: 3 miliardi di euro è la parte riguardante l'Italia.

Quanto alle reti globali, le reti e le rampe di accesso devono essere pianificate per tempo, per cui durante il ciclo di investimento non possiamo cambiare le priorità che sono state adottate nel 2014. Stiamo pianificando adesso per il periodo successivo, per cui il mio invito è ad impegnarvi a richiedere gli investimenti per l'Italia con progetti che riguardano l'Italia. Nel 2023 ci sarà una rivista dei corridoi e quindi si potranno aggiungere altri progetti. Ogni corridoio ha un coordinatore che si occupa delle varie attività, ma il corridoio può funzionare soltanto se funziona tutto il sistema.

Per quanto riguarda le sezioni più piccole, fanno parte della pianificazione nazionale, ma noi finanziamo le reti regionali e le rampe di accesso anche a livello di città come parte dei progetti sulle *smart city*, degli aeroporti e delle zone industriali. I cofinanziamenti sono dunque disponibili, ma, secondo me, dobbiamo concentrarci soprattutto sui corridoi per la interconnettività.

Il tunnel del Brennero è essenziale per tutta la regione alpina: l'Austria, la Germania e l'Italia condividono questo progetto e l'inquinamento, come sapete, crea molti problemi, anche se la questione non è solo quella dell'inquinamento, posto che c'è anche la congestione presente nella zona del Tirolo.

Si è parlato poco fa delle tasse e del costo delle varie modalità. Nelle nuove proposte abbiamo adottato il principio per cui chi inquina paga e chi usa paga, per cui queste infrastrutture dovrebbero generare degli introiti da usare per il cofinanziamento di altre infrastrutture. È per questo

che abbiamo deciso di proporre il principio per cui chi inquina paga e il de-inquinamento rientra in questo quadro. Si potrà far pagare per la decarbonizzazione e per altri servizi o per altre componenti che potranno emergere in futuro.

L'infrastruttura digitale, ad esempio, per il pagamento dei pedaggi serve per abbassare le esternalità attraverso queste attività.

Si è detto anche che c'è una differenza sul trattamento delle varie modalità. Stiamo conducendo un'analisi molto ampia per mettere a confronto tutte le tasse o i pedaggi nei vari Paesi. I dati verranno pubblicati a febbraio e mostreranno che, quando si vanno a considerare dei punti particolari, ci potranno essere differenze a livello di pagamento, ma a livello macro queste differenze non sono poi così forti.

I prossimi anni saranno quelli della multimodalità e discuteremo di tutte le questioni che avete sollevato per utilizzare al meglio la mobilità integrata, con modalità che possano essere complementari e non in competizione. Mi auguro che riusciremo ad avere uno schema di pagamento dei pedaggi più uniforme.

PRESIDENTE. Le chiedo scusa, commissaria Bulc, ma dobbiamo concludere qui i nostri lavori perché sta per iniziare la seduta dell'Assemblea.

La ringrazio a nome delle Commissioni oggi qui riunite per quanto ci ha riferito. Aspettiamo naturalmente il suo contributo scritto sulle domande alle quali non è stato possibile rispondere.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

*I lavori terminano alle ore 15,30.*

