

**Resoconto integrale n. 7**  
Seduta del 22 marzo 2023

Il giorno 22 marzo 2023 alle ore 10,00 è convocata, con nota prot. n. PG.2023.6554 del 15/3/2023, presso la sede dell’Assemblea legislativa in Bologna, viale A. Moro n. 50, la Commissione Territorio, ambiente, mobilità, in modalità “mista”, cioè con la presenza in sede del presidente, dei vicepresidenti e dei seguenti membri per Gruppo assembleare: Amico (ERCEP); Bessi, Costa (PD); Delmonte, Facci, Rainieri (Lega); Evangelisti (FDI); Mastacchi (RCPER); Piccinini (M5S); Pigoni (BP) nonché degli altri partecipanti in via telematica, in applicazione dell’art. 124, comma 4 bis del Regolamento interno dell’Assemblea legislativa dell’Emilia-Romagna e della delibera dell’Ufficio di Presidenza 26 maggio 2022, n. 26 (Disposizioni per lo svolgimento in modalità telematica o mista delle sedute delle Commissioni assembleari).

Partecipano alla seduta i consiglieri:

Cognome e nome	Qualifica	Gruppo	Voto	
CALIANDRO Stefano	Presidente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	7	presente
OCCHI Emiliano	Vicepresidente	Lega Salvini Emilia-Romagna	6	presente
ROSSI Nadia	Vicepresidente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	6	presente
AMICO Federico Alessandro	Componente	Emilia-Romagna coraggiosa, ecologista, progressista	2	presente
BESSI Gianni	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
BULBI Massimo	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
CASTALDINI Valentina	Componente	Forza Italia – Berlusconi per Borgonzoni	1	assente
COSTA Andrea	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	4	presente
DAFFADA’ Matteo	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
DELMONTE Gabriele	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	presente
EVANGELISTI Marta	Componente	Fratelli d’Italia – Giorgia Meloni	1	presente
FABBRI Marco	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
FACCI Michele	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	4	presente
GIBERTONI Giulia	Componente	Gruppo Misto	1	assente
MASTACCHI Marco	Componente	RETE CIVICA Progetto Emilia-Romagna	1	presente
MONTALTI Lia	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
PELLONI Simone	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	presente
PICCININI Silvia	Componente	Movimento 5 Stelle	1	presente
PIGONI Giulia	Componente	Bonaccini Presidente	3	presente
POMPIGNOLI Massimiliano	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	assente
RAINIERI Fabio	Componente	Lega Salvini Emilia-Romagna	1	presente
SABATTINI Luca	Componente	Partito Democratico Bonaccini Presidente	1	presente
TAGLIAFERRI Giancarlo	Componente	Fratelli d’Italia – Giorgia Meloni	2	presente
ZAMBONI Silvia	Componente	Europa Verde	1	assente



Sono altresì presenti il consigliere Stefano BARGI, la vicepresidente e assessore a Transizione ecologica, contrasto al cambiamento climatico, Ambiente, Difesa del suolo e della costa, Protezione civile Irene PRIOLO, l'assessore alla Programmazione territoriale, Edilizia, Politiche abitative, Parchi e forestazione, Pari opportunità, Cooperazione internazionale allo sviluppo Barbara LORI, l'assessore a Mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo, commercio Andrea CORSINI.

Partecipano alla seduta: On. Alessandra MORETTI e on. Paolo BORCHIA (Parlamento europeo), dott. Mattia Pellegrini (Capo unità della Direzione Generale Ambiente presso la Commissione Europea), dott. Nicola Dall'Olio (Delegazione della Regione Emilia-Romagna a Bruxelles); dott. Maurizio Ricciardelli (Responsabile del settore Affari legislativi e aiuti di Stato).

Presiede la seduta: Stefano CALIANDRO

Assiste la segretaria: Silvia Fanti

**Presidente Stefano CALIANDRO.** Buongiorno. Procediamo con l'appello.

Sono presenti in sala, oltre al presidente, la vicepresidente Rossi, i colleghi Costa, Pigoni e Facci.

Appello da remoto.

Occhi Emiliano. Non è collegato.

Amico Federico.

Bessi Gianni.

Bulbi Massimo.

Castaldini Valentina. Non è collegata.

Daffadà Matteo. È collegato.

Delmonte Gabriele.

Evangelisti. Non è collegata.

Fabbri Marco. Non è collegato.

Gibertoni Giulia. Non è collegata.

Mastacchi. Non è collegato.

Montalti Lia.

**Relatrice Lia MONTALTI.** Presente, buongiorno.

**Presidente CALIANDRO.** Buongiorno.

Pelloni Simone.

Piccinini Silvia.

Pigoni è in aula.

Pompignoli Massimiliano.

Rainieri è in aula.

Sabattini Luca.

Tagliaferri Giancarlo.

Zamboni Silvia.

Verifichiamo se si sono collegati nel frattempo Occhi Emiliano, Amico Federico, Bessi Gianni, Bulbi Massimo, Castaldini Valentina, Delmonte Gabriele, Evangelisti Marta, Fabbri Marco, Gibertoni Giulia, Mastacchi Marco, Pelloni Simone, Piccinini Silvia, Pompignoli Massimiliano, Sabattini Luca, Tagliaferri Giancarlo, Zamboni Silvia.

Nel frattempo, ci ha raggiunto il vicepresidente Occhi. Mi pare che il numero legale ci sia per poter dare inizio alla Commissione.

**6486 -** Relazione per la Sessione europea dell'Assemblea legislativa per l'anno 2023, ai sensi dell'art. 5 della L.R. n. 16/2008.

**Audizione dei parlamentari europei: on. Alessandra Moretti e on. Paolo Borchia**

**Audizione degli esperti europei: dott. Mattia Pellegrini e dott. Nicola Dall'Olio**

**Presidente CALIANDRO.** Come sapete, oggi abbiamo la Sessione Europea dell'Assemblea legislativa per l'anno 2023 nella parte connessa, evidentemente, alle competenze della III Commissione, che si inserisce sui quattro obiettivi indicati in convocazione, ovvero gli obiettivi 3, 7, 8 e 9, su cui avremo poi relazioni da parte degli onorevoli Moretti, Borchia, del dottor Pellegrini e del dottor Dall'Olio, mentre l'introduzione dei lavori e la parte relativa sarà affidata ai due relatori competenti, la consigliera Lia Montalti, per la maggioranza, e il consigliere Stefano Bargi, per la minoranza.

Darei quindi, a questo punto, la parola alla collega Montalti, collegata da remoto, per la sua relazione introduttiva. Prego.

**Relatrice MONTALTI.** Grazie, presidente, mi sentite bene?

**Presidente CALIANDRO.** Sì.

Collega, le ricordo che l'intervento deve essere di 15 minuti per ragioni di tempistica.

**Relatrice MONTALTI.** Sì, ma vedrà che farò prima, anche perché oggi ci sono diversi ospiti in audizione; quindi, non voglio anticipare dei temi che saranno poi approfonditi in un secondo momento.

Molto rapidamente, senza utilizzare troppo tempo per reintrodurre la sessione europea, visto che l'abbiamo già fatto in diverse Commissioni, quindi sicuramente tutti i colleghi hanno già sentito un inquadramento rispetto al percorso che stiamo facendo; io mi prendo qualche minuto per cercare di delineare gli obiettivi del programma della Commissione europea che oggi vengono trattati nella III Commissione.

Perché parlo di obiettivi? Perché dentro al programma 2023 della Commissione europea sono stati definiti 43 obiettivi su cui la Commissione intende lavorare nel 2023, quindi il nostro lavoro nella sessione europea è proprio quello di valutare il quadro generale del programma della Commissione europea e poi, con il lavoro che è stato svolto dalla Giunta, capire come la Regione Emilia-Romagna stia lavorando sulle varie politiche delineate dalla Commissione europea e come possiamo sia contribuire in termini di contenuti, ma anche prepararci in termini di politiche da sviluppare per quest'anno e nei prossimi anni.

Gli obiettivi che oggi andremo ad approfondire in fase di audizione sono quattro: l'obiettivo 3, che riguarda la riduzione dei rifiuti, l'obiettivo 7, relativo ai suoli sani, l'obiettivo 8, relativo a rendere più ecologico il trasporto merci, e l'obiettivo 9 per i trasporti sostenibili.

Per quanto riguarda la riduzione dei rifiuti, questa Commissione ha lavorato tantissimo sul tema anche in sede di approvazione dell'ultimo Piano dei rifiuti, ma anche insieme all'assessore Priolo, che saluto, e all'assessore Corsini. Sul tema della riduzione dei rifiuti si va avanti rispetto al percorso che è già stato delineato, per far sì che l'economia circolare sia sempre più pervasiva all'interno delle politiche economiche e ambientali dell'Unione europea.

In particolare, ci si concentra, in questa strategia della Commissione per il 2023, nel programma di lavoro, sul tema dei rifiuti alimentari e tessili, tema che è stato individuato durante la Conferenza sul futuro dell'Europa. Nei vari *panel* che sono stati attivati durante la Conferenza sul futuro dell'Europa, i due temi della riduzione dei rifiuti alimentari e tessili sono stati evidenziati come centrali per i cittadini; quindi, è stato chiesto alla Commissione europea di mettere in campo delle proposte.

Parto dal tema della riduzione dei rifiuti alimentari, quindi l'obiettivo della riduzione degli sprechi alimentari. Anche nella passata legislatura ci siamo confrontati su questo tema, in questo caso ci sono alcune novità interessanti che potrebbero essere messe in campo con una vera e propria programmazione, che riguardi finalmente lo spreco alimentare. Le novità sono in particolare legate a degli obiettivi giuridicamente vincolanti per la riduzione degli sprechi alimentari, che potrebbero essere introdotti, e ad una serie di misure per incentivare la prevenzione, la raccolta differenziata, la raccolta e il recupero di rifiuti specifici come gli oli usati, e anche l'applicazione allo spreco alimentare del principio di "chi inquina paga".

Dentro tutto il tema della riduzione dei rifiuti c'è anche un'altra tematica che per noi come Emilia-Romagna può risultare interessante, ma anche critica da certi punti di vista, che riguarda i rifiuti tessili. Come sapete e sicuramente avete sentito, c'è una grande discussione sul tema della *fast fashion*, della moda veloce, della produzione di massa di abbigliamento di bassa qualità, i rifiuti

tessili sono tra i rifiuti più inquinanti, perché spesso si tratta, nel caso della *fast fashion*, di tessuti che hanno una componente plastica importante; quindi, per esempio, li abbiamo già incontrati parlando dell'inquinamento marino, ma si possono fare tanti esempi.

A livello europeo si sta pensando, quindi, ad una strategia per incentivare la produzione tessile sostenibile e di qualità, per incentivare il recupero e il riciclo, l'economia circolare applicata alla moda e per superare il tema del *fast fashion*.

Come dicevo, è una strategia che sicuramente ci può interessare, ma che va ben presidiata, perché può anche avere degli impatti più critici nel nostro territorio, perché, come sapete, l'Emilia-Romagna ha un comparto moda importante, è uno dei settori economici trainanti della nostra economia, è prevalentemente moda di qualità, quindi da questo punto di vista può essere interessante per noi stare dentro alla strategia europea, ma, come tutte le strategie, va presidiata fino in fondo in maniera puntuale, in modo da far sì che rappresenti appieno un'opportunità per il nostro territorio. Alla fine, è questo il senso del lavoro che facciamo con la sessione europea: capire quello che succede in prospettiva, per poter collocare al meglio e creare opportunità per l'Emilia-Romagna.

Vado avanti sugli ultimi due punti, l'obiettivo suoli sani, che riguarda la protezione, la gestione e il ripristino sostenibile dei suoli nell'Unione europea. Anche di questo abbiamo discusso tanto in sede di elaborazione della legge urbanistica e, più in generale, quando trattiamo le nostre politiche agricole regionali. La strategia europea per il suolo prevede che nel 2030 tutti i suoli dell'Unione europea siano in buone condizioni ed entro il 2050 si prevede di attivare anche la protezione, l'uso sostenibile e il ripristino del suolo, quindi farli diventare norma. Capite bene che l'obiettivo e l'impegno è importante e strategico, quindi va presidiato.

Ultima cosa (vedo l'assessore Corsini), parliamo di trasporto ecologico di merci e passeggeri. L'obiettivo di aumentare la quota di traffico ferroviario è uno degli obiettivi strutturali del *Green Deal*, ad oggi è ancora bassa la percentuale di utilizzo del treno rispetto alle potenzialità e a quello che serve per attuare gli obiettivi del *Green Deal*, quindi in questo obiettivo si pone il problema di come potenziare la mobilità ferroviaria, con uno sguardo a tutto il tema del traffico ferroviario transfrontaliero di passeggeri e di merci.

Sapete infatti che c'è una grande discussione sull'impatto in termini di inquinamento del traffico aereo, e per le tratte più brevi diventa sempre più strategico riuscire a creare una sinergia stretta e una continuità importante tra le ferrovie dei vari Stati, in modo da permettere che il ferro diventi l'alternativa reale all'aereo sia per i passeggeri che per le merci.

Con questo concludo il mio intervento, ci tengo però a ringraziare i parlamentari europei che hanno accettato di essere con noi e quindi di dare un contributo al nostro lavoro, l'onorevole Moretti e l'onorevole Borchia, e gli esperti europei che oggi contribuiranno con maggiori elementi e approfondimenti, che ci saranno sicuramente utili nel percorso di elaborazione della posizione della Regione Emilia-Romagna, Mattia Pellegrini e Nicola Dall'Olio.

Con questo chiudo il mio intervento e vi auguro buon lavoro. Grazie, presidente.

**Presidente CALIANDRO.** La ringrazio, collega Montalti.

Darei la parola al collega Bargi, relatore di minoranza, sempre con la richiesta di osservare i tempi concordati. Prego.

**Relatore Stefano BARGI.** Cercherò di essere molto breve, Presidente, anche perché abbiamo già dato il via libera nelle varie Commissioni al percorso di questa sessione europea. Posso aggiungere qualcosa per i commissari che non frequentano le Commissioni dove siamo già transitati, ma, bene o male, direi che tutti debbano avere compreso il meccanismo per cui sono state introdotte delle novità, quella dei relatori e la formazione di una risoluzione che possa avere un carattere più politico perché emerge dal lavoro dei relatori e dagli elementi che emergono nel passaggio nelle varie Commissioni.

In questo momento si sta facendo un giro di audizioni su alcune tematiche che ogni singola Commissione ha individuato come più importanti o comunque meritevoli di approfondimento, per raccogliere il parere di esperti o comunque di chi vive il Parlamento europeo, quindi può portarci delle nozioni in più e più approfondite su alcune tematiche sulle quali magari ci serve qualche dettaglio in più per poter formare il nostro parere.

I temi oggetto della Commissione sono chiari, quindi, anche per evitare di parlarci addosso, rischio che si corre quando si ripete questo percorso, è bene lasciare la parola a coloro che intervengono, ma due note di carattere più politico, perché il nostro ruolo fondamentale è questo, sui temi in oggetto.

In particolare, su quello dei trasporti, abbiamo fatto notare già da tempo e aspettiamo una risposta ad un'interrogazione per capire dove si collocherà il posizionamento strategico della Regione, in quanto sul tema dei trasporti sostenibili non si può prescindere dal discorso generale della transizione energetica. La Commissione europea ci dice che non si fa marcia indietro, malgrado le condizioni economiche, geopolitiche, energetiche siano cambiate fortemente da quando emerse il termine *Green Deal* ad oggi, non c'è alcuna variazione rispetto alla strategia, anzi sembra quasi che si voglia accelerare. Chiaramente questo ha un impatto su cittadini, famiglie e imprese, dal quale non possiamo prescindere.

Le due battaglie più pressanti che sono emerse negli ultimi tempi sono quella delle case *green*, che però non è oggetto di discussione oggi (ne avevamo già parlato nelle sessioni europee passate, era stato oggetto anche di un seguito della sessione europea in Regione Emilia-Romagna), e il tema dei motori endotermici, che invece ritengo più vicino alla tematica di oggi.

Noi siamo sempre convinti che non sia possibile effettuare una transizione senza soppesare i costi e i benefici. Avevamo estratto alcuni dati, quando si parlava l'altro giorno in Assemblea del tema delle case *green*, sull'impatto enorme che ha e sullo scarso beneficio che a livello globale porterebbe in termini di emissioni. Quando si vogliono fare delle transizioni, è importante farle, può farlo il pubblico per primo, c'è il tema, ad esempio, del trasporto su ferro, come diceva la relatrice di maggioranza, siamo già in ritardo come Regione e prima di tutto io punterei su quello.

Dopodiché il settore privato,, giustamente, va accompagnato tramite incentivi, non con i divieti o il facile scaricare sul cittadino, che è sicuramente più eclatante e riesce ad accontentare una parte politica che ha bisogno di sensazionalismo, per cui, come in passato avvenne per gli euro 4, il blocco della circolazione è immediato è chiaro da capire ed elettoralmente paga, ma rischia di essere una misura meno impattante, ma più sensazionalistica.

Per poter accompagnare a una vera transizione, quindi un cambiamento anche di abitudini, occorre abbracciare un percorso che potrebbe anche costare un'intera generazione, se uno vuole arrivare a un progressivo cambio reale anche di tecnologie utilizzate dai cittadini, considerando anche i costi. Se infatti dovessimo fare un'analisi più approfondita, dovremmo prendere in considerazione anche gli aumenti dell'*import*, come ci sbilanciano al bilancio commerciale europeo e italiano in particolare, perché parliamo tendenzialmente di tecnologie e materie che noi non possediamo, che dobbiamo acquistare, tema che era stato posto all'inizio, ma che oggi ritorna in maniera molto forte, e in tutto questo bisognerebbe capire quale sia la posizione della nostra Regione, perché, quando si è riunita a Lipsia nel novembre scorso l'Alleanza delle Regioni *automotive*, la regione Emilia-Romagna non ha presenziato e non ha sottoscritto – che mi risulti, ad oggi – il decalogo emerso da quell'assemblea.

Noi abbiamo chiesto (aspettiamo la risposta) un chiarimento su questo passaggio, ma questo ci fa capire anche qual è il posizionamento, se è totalmente ideologico e dobbiamo arrivare a una transizione veloce, feroce, a prescindere dai costi, o se si vuole accompagnare in tempi congrui un passaggio che - ripeto - può avere anche carattere generazionale, come è stato pressoché su ogni cambiamento della storia umana. Siamo in un'epoca dove si corre veloci, ma nel correre veloce ricordiamoci di soppesare anche i costi. Grazie.

**Presidente CALIANDRO.** Grazie, collega.

A questo punto mi corre l'obbligo di dare atto della presenza dei colleghi Bessi, Bulbi, Evangelisti, Fabbri, Mastacchi, Pelloni, Piccinini e Sabattini.

Darei quindi la parola all'assessore Lori, assessore alla programmazione territoriale, edilizia, politiche abitative, parchi e forestazione, pari opportunità e cooperazione internazionale allo sviluppo. Prego, assessore Lori, anche per lei quindici minuti.

**Assessore Barbara LORI.** Grazie, presidente. Ben trovati, consiglieri e consigliere.

Un rapido contributo, poi naturalmente siamo a disposizione per eventuali approfondimenti. Cercherò di essere più sintetica possibile, vista la ricchezza di questa Commissione per tutti i contributi previsti, comprese le audizioni.

Rispetto ai temi del Governo del territorio, abbiamo visto, con riferimento alla fase ascendente dell'oggetto in trattazione, come l'ordinamento dell'Unione europea sulla materia del Governo del territorio sia improntato alla materia della regolazione e pianificazione degli usi e delle trasformazioni del territorio, e anche tutta la parte che riguarda i temi più prettamente ambientali, con una competenza legislativa concorrente alle Regioni.

Occorre ricordare che nell'orientamento dell'Unione Europea questa materia non ha una precisa e distinta fisionomia, ma c'è una serie di atti particolarmente significativi e incidenti che quasi sempre sono ascritti alla tematica ambiente.

Fino ad oggi, la Commissione europea, dopo un infruttuoso tentativo compiuto nel 2006, non è mai riuscita ad approvare atti normativi dedicati alla protezione del suolo, il profilo più di carattere ambientale e della tutela del territorio. Questa situazione appare quest'anno prossima ad una positiva evoluzione, in quanto, come previsto nella strategia europea per il suolo per il 2030, che è stata approvata dalla Commissione nel novembre 2021 e che riguarda la strategia dell'Unione europea per il suolo al 2030, suoli sani a vantaggio delle persone, degli alimenti, della natura e del clima, con il programma di lavoro della Commissione europea per il 2023, prevede, per il secondo trimestre di quest'anno, la definizione e la proposta di una direttiva sulla tutela della salute dei suoli. Attualmente la citata strategia, approvata nel 2021, pur senza il carattere vincolante di un atto normativo, definisce misure per proteggere e ripristinare i suoli e garantire che siano utilizzati in modo sostenibile. L'obiettivo principale è far sì che entro il 2050 tutti gli Stati membri dell'Unione europea evitino il consumo di suolo, con una prospettiva di consumo di suolo a saldo zero, come già previsto dalla legge urbanistica regionale approvata alla fine del 2017.

La strategia indica una serie di punti fermi e di azioni da realizzare nei prossimi tre anni. Fra questi, la presentazione, entro il 2023, di una legge europea per la tutela della salute del suolo, che recepisca i contenuti di detta strategia.

Nello stesso programma di lavoro della Commissione, oltre al progetto di direttiva sulla tutela del suolo, riteniamo peraltro da seguire con attenzione per i riflessi sulla regolazione delle trasformazioni del territorio e sulla disciplina delle attività edilizie i progetti riguardanti il censimento e la registrazione dell'amianto negli edifici e il quadro normativo dell'Unione europea per il sistema Hyperloop.

Rispetto alla fase discendente, in ordine alla conformità dell'ordinamento e dell'azione della nostra Regione rispetto agli obiettivi europei sul Governo del territorio, i due temi più rilevanti ed evidenti, su cui peraltro si è lavorato in modo intenso in questi anni, sono riferibili al tema della riduzione del suolo, ma anche alla promozione e alla produzione di energia da fonti rinnovabili per quanto riguarda gli aspetti pianificatori.

In materia di riduzione del consumo del suolo, con l'attuazione della legge urbanistica questo principio è stato fortemente affermato, insieme ad una valorizzazione molto significativa dei temi che riguardano la rigenerazione dei tessuti urbani, con l'obiettivo di arrivare a saldo zero al 2050, in

perfetta coerenza con la prospettiva brevemente descritta rispetto alla fase ascendente e al lavoro che, a livello di Comunità europea, si svilupperà a partire già da quest'anno.

La nuova legge urbanistica ha introdotto la cancellazione di gran parte delle previsioni di espansione urbanistica contenute nelle vecchie pianificazioni (circa 257 chilometri quadrati di possibili espansioni dei territori urbanizzati contenute nei piani strutturali comunali e nei piani regolatori al 2018 e ha fissato un limite massimo di nuovo territorio urbanizzato per il periodo 2018-2050, per ogni Comune, pari al 3 per cento della superficie del territorio urbanizzato.

Attualmente, la Regione cura l'attuazione della nuova legge urbanistica, c'è un percorso avviato che sta interessando un numero molto consistente di Comuni. Parallelamente, sono promossi azioni e sostegni finanziari per progetti di rigenerazione nei tessuti urbani.

Rispetto al tema della produzione di energia da fonti rinnovabili, cito sinteticamente la recente delibera assunta dalla Giunta regionale, la n. 2014 del 13 febbraio, in cui è stato proposto all'Assemblea legislativa l'aggiornamento dei criteri che orientano i soggetti pubblici e privati nella corretta localizzazione degli impianti fotovoltaici, già contenuti nella delibera assembleare n. 28 del 2010.

Questo è un atto particolarmente significativo che sarà discusso anche in Assemblea, che è volto a promuovere l'installazione di impianti fotovoltaici, contestualizzando questo tipo di attività in funzione delle vocazioni tipiche della nostra Regione, in particolare rispetto alle produzioni agricole e alla tutela paesaggistica.

Passo a citare rapidamente alcune altre tematiche rilevanti, che riguardano il tema dei parchi e delle aree protette.

In attuazione del Regolamento UE 1143 del 2014, che riguarda le norme atte a prevenire, ridurre al minimo, mitigare gli effetti sulle biodiversità causati dall'introduzione della diffusione, sia deliberata che accidentale, delle specie esotiche invasive all'interno dell'Unione, che è stato recepito nel 2017, c'è un'attività di attuazione di questo programma, avviata alla fine dello scorso anno, in cui si stanno definendo la strategia regionale e il programma di interventi per il controllo e la gestione delle specie esotiche invasive in Emilia-Romagna, all'interno di un tavolo di lavoro nazionale, che vede già una fase assolutamente operativa, a cui corrisponde anche una dotazione di risorse per attivare questo monitoraggio e anche per debellare le specie esotiche invasive che sono sia vegetali che animali.

Rispetto alle procedure di infrazione, abbiamo la procedura di infrazione n. 2163 del 2015 per la mancata designazione delle ZSC, e la relativa messa in mora complementare per mancata adozione di obiettivi e misure di conservazione dei siti Rete Natura 2000. Anche su questo stiamo operando attraverso un monitoraggio, che riteniamo ci porterà presto a poter implementare questo tipo di aree, andando ad individuare, di concerto con i portatori di interesse, tutti quei siti meritevoli di particolare tutela e valorizzazione.

Ultima procedura di infrazione che vi cito è la n. 6730 del 2014, relativa alle procedure sulla valutazione di incidenza. Anche in questo caso, a seguito della procedura è stato avviato un tavolo tecnico nazionale, che ha dato impulso ad una serie di attività che le Regioni hanno poi portato avanti.

Siamo in una fase anche in questo caso assolutamente operativa, sono state riviste le procedure per l'attivazione della procedura di incidenza, rivisto il riferimento amministrativo, titolare dell'iter autorizzativo, sono state riviste con elementi di semplificazione le condizioni d'obbligo e si sta ultimando la parte pubblica, attraverso l'attivazione di un sito dal quale sarà possibile evincere lo stato dei procedimenti.

Mi fermo qui perché ulteriori dettagli porterebbero via eccessivo tempo.

**Presidente CALIANDRO.** La ringrazio.

Diamo atto del collegamento anche dei colleghi Delmonte in presenza e Tagliaferri da remoto.



Il prossimo intervento è della vicepresidente Priolo, che è anche assessore alla transizione ecologica, al contrasto al cambiamento climatico, ambiente, difesa del suolo e della costa, protezione civile. Prego, vicepresidente.

**Vicepresidente Irene PRIOLO.** Buongiorno a tutti. Metto il cronometro, presidente.

Come ha precisato in apertura la consigliera Montalti, che saluto, con riferimento all'attuazione del *Green Deal* europeo, previsto nel programma di lavoro del 2023, la Commissione ha preannunciato l'adozione di misure volte a ridurre i rifiuti e l'impatto ambientale dei rifiuti, con particolare attenzione ai rifiuti alimentari e a quelli tessili, e, per quanto attiene a quelli alimentari, per risolvere il problema dello spreco di circa il 20 per cento di tutti gli alimenti prodotti nell'UE, che comporta anche impoverimento di risorse naturali, compromissione degli ecosistemi, e contribuisce alle emissioni di gas effetto serra. Si prevedono quindi misure che includano obiettivi di riduzione degli sprechi alimentari.

Con riferimento ai rifiuti tessili, in UE vengono scartati circa 11 chili di prodotti tessili *pro capite* (riprendo quello che ha detto la consigliera rispetto ai temi del *fast fashion* e del fatto che sono estremamente inquinanti dal punto di vista ambientale e delle microplastiche che producono anche nei lavaggi industriali). L'obiettivo 3 di riduzione dei rifiuti prevede per il programma annuale della Commissione europea per il secondo trimestre di quest'anno la definizione e la proposta di una direttiva sulla salute dei suoli, la quale dovrà garantire, attraverso la tutela dei suoli, un alto livello di protezione ambientale, di salvaguardia della salute delle popolazioni.

Si tratta dell'iniziativa *Suoli sani*, che è l'obiettivo 7, su protezione, gestione, ripristino sostenibile dei suoli dell'UE (in parte la collega ha già spiegato).

Relativamente ai miei temi, quindi ai rifiuti tessili, l'articolo 11 della direttiva n. 851 del 2018 ha previsto l'estensione dell'obbligo di raccolta differenziata, già vigente per carta, metallo, plastica e vetro, a partire dal 1° gennaio 2025. Il legislatore nazionale ne ha anticipato la scadenza il 1° gennaio 2022 all'articolo 205 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Il Piano regionale dei rifiuti 2022-2027, come è stato sottolineato in apertura, conseguentemente ha fatto proprio tale obiettivo di estensione degli obblighi di raccolta differenziata ai rifiuti tessili dal 1° gennaio 2022 e la raccolta differenziata dei rifiuti tessili era attuata già in questa data in 265 Comuni. Questo corrisponde all'80 per cento dei Comuni della Regione Emilia-Romagna, ma non risulta effettuata in 63 comuni.

Il Piano regionale ha quindi previsto di implementare i sistemi di raccolta differenziata dei rifiuti tessili nei Comuni in cui non risulta effettuata e di sviluppare il sistema già presente negli altri.

Relativamente ai 63 Comuni, volendo fare una distinzione, per area omogenea, abbiamo 5 Comuni capoluoghi della costa, 22 Comuni in pianura e 36 Comuni in montagna, a ricordare l'importanza degli obiettivi che ci siamo dati per quanto riguarda la montagna.

Rispettivamente alle tonnellate di rifiuti tessili raccolte nel periodo 2019-2021, i dati relativi alla preparazione per l'utilizzo del riciclaggio della frazione in oggetto, calcolati con la nuova metodologia che voi conoscete, oramai definita a livello comunitario, nel 2019 abbiamo raccolto 14.000 tonnellate di rifiuti tessili, nel 2020 13.847, nel 2021 13.482.

Vedete sempre quella forbice particolare di deflessione durante gli anni di Covid e post Covid. Si sottolinea che il Piano dei rifiuti ha previsto al 2027 una produzione pari a 125.000 tonnellate di rifiuti tessili ed un avvio al riciclaggio di 66.000 tonnellate, corrispondenti al 52 per cento, e si evidenzia che nell'ambito dei progetti faro del PNRR è stato finanziato un impianto di recupero di rifiuti tessili, presentato da AIMAG, da realizzare a Carpi.

Relativamente ai rifiuti alimentari, la direttiva n. 851 del 2018, all'articolo 9, lettera g), stabilisce che gli Stati membri debbano adottare misure volte a evitare la produzione di rifiuti, che riducano la produzione di rifiuti alimentari nelle produzioni primarie, nella trasformazione, nella fabbricazione,

nella vendita e in altre forme di distribuzione degli alimenti nei ristoranti e nei servizi di ristorazione, nonché nei nuclei domestici, come contributo all'obiettivo di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite di ridurre del 50 per cento i rifiuti alimentari globali *pro capite* a livello di vendita al dettaglio e di consumatori, e di ridurre le perdite alimentari lungo le catene di produzione e di approvvigionamento entro il 2030.

Tali obiettivi sono stati recepiti nell'ordinamento nazionale all'articolo 180, comma 2, lettera g) del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Il Piano dei rifiuti sopra citato fa proprio l'obiettivo posto dalla norma europea e nazionale del 50 per cento al 2030 e lo disciplina rispetto all'orizzonte temporale della sua validità come 38 per cento di riduzione dei rifiuti alimentari.

Sulla base delle analisi merceologiche, l'analisi della composizione dei rifiuti è uno dei metodi ammessi dalla decisione dell'Unione europea n. 1597 del 2019 (Allegato 3), che è la norma di riferimento per la misurazione uniforme dei livelli di rifiuti alimentari eseguiti da ARPAE nel 2021, sia sulla frazione umida che sul rifiuto indifferenziato è emerso che in Emilia-Romagna il 13 per cento dei rifiuti biodegradabili da cucina e mensa è costituito da prodotti ancora idonei al consumo umano, quindi uno spreco alimentare evitabile.

Tale valore, determinato per la prima volta nel 2021, considerato che ad oggi non è stata definita a livello nazionale una metodologia univoca di misurazione, costituisce per noi un primo riferimento al fine della valutazione del raggiungimento degli obiettivi sopra riportati.

La riduzione del 38 per cento dovrà essere raggiunta attuando diverse misure e azioni, che sono state previste nel Programma regionale di prevenzione rifiuti e che presumono il coinvolgimento di alcuni settori e aree afferenti a diverse Direzioni (Agricoltura, Cura della persona, Ambiente e Imprese), in quanto il cibo e la riduzione degli sprechi alimentari costituiscono argomenti trasversali. Nell'ottica delle già richiamate collaborazione e trasversalità, il tema della misurazione dello spreco e della condivisione di strategie viene portato, da parte dei nostri delegati, all'attenzione dei partecipanti ai tavoli tecnici istituzionali di diversi Ministeri, al tavolo tecnico del MASE, per esempio, del 9 marzo scorso, Tavolo per la lotta agli sprechi e l'assistenza alimentare.

Rispetto al tema del suolo, si evidenzia come il provvedimento si collochi all'interno della strategia dell'Unione europea per il suolo per il 2030 n. 699, che, seppur principalmente orientata al raggiungimento del consumo netto di suolo pari a zero, sviluppa una serie di *key action*, basate sulle attività di prevenzione dell'inquinamento, riduzione del consumo attraverso progetti di riqualificazione, implementazione dei sistemi anagrafici e gestione sostenibile dei suoli e dei processi.

Il Piano dei rifiuti, che, come sapete, è diventato anche delle bonifiche 2022-2027, prevede già diversi obiettivi e azioni completati negli indirizzi della strategia UE 2030. Il primo tra gli obiettivi del Piano dei rifiuti e bonifiche è proprio quello della prevenzione dell'inquinamento delle matrici ambientali, la cui azione di Piano contempla l'individuazione di buone pratiche per lo svolgimento di attività potenzialmente impattanti, al fine di fornire indirizzi agli Enti competenti al rilascio delle autorizzazioni.

L'obiettivo n. 3 è la promozione delle migliori tecniche disponibili di risanamento dei siti contaminati, le cui azioni si basano sull'applicazione dei criteri di sostenibilità ai processi di risanamento collegati sia alle metodologie di intervento sulle matrici ambientali, sia alle modalità di gestione delle stesse, collegandosi di conseguenza all'obiettivo n. 4 sulla gestione sostenibile dei rifiuti e dei materiali prodotti nel corso degli interventi di bonifica.

Il Piano regionale dei rifiuti e delle bonifiche prevede anche un obiettivo sul recupero ambientale e la riqualificazione dei *brownfield*, l'obiettivo n. 6, le cui azioni affrontano tutta la complessa tematica della ripristino delle aree dismesse, da cui derivano molteplici benefici territoriali in termini di restituzione di comparti compromessi, ripristino delle funzionalità sistemiche delle matrici ambientali e riduzione del consumo di suolo per inibizione di insediamenti in territorio vergine.

Nel Piano regionale è contemplata anche un'azione generale di Piano, relativa allo sviluppo e aggiornamento del sistema anagrafico dei siti contaminati, derivando una delle *key action* principali della strategia UE, orientata a sviluppare un adeguato sistema conoscitivo dell'ubicazione dei siti e delle relative informazioni qualitative sulle loro matrici, aspetto fondamentale e basilare per una corretta pianificazione e conseguente monitoraggio.

Concludo il mio intervento, ricordando ai commissari oggi presenti che per le bonifiche abbiamo finanziamenti di 5 milioni, derivanti dal decreto ministeriale n. 269 del 2020 per 6 siti, e 27 milioni del Piano nazionale di resilienza per 18 siti, che prevedono la restituzione del 70 per cento della superficie candidata entro il 2026.

**Presidente CALIANDRO.** Grazie, vicepresidente.

Darei adesso la parola all'assessore Corsini, che ha la delega alla mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo e commercio. Prego, assessore Corsini.

**Assessore Andrea CORSINI.** Grazie, presidente.

Ringrazio anche tutti i colleghi consiglieri e consigliere.

Io intervengo su due obiettivi, che sono quelli che afferiscono ad alcune delle deleghe che sono state appena ricordate, ma che sono state oggetto anche delle relazioni dei due relatori, l'obiettivo 8 e l'obiettivo 9, quindi quelli riferiti alla mobilità sostenibile nella sua accezione più ampia e, nello specifico, alle misure per rendere più ecologico il trasporto delle merci e agli interventi per accelerare la riconversione del parco automezzi del trasporto pubblico locale su gomma e su ferro. Per quanto riguarda uno degli obiettivi strategici della Commissione europea, quello di rendere più ecologico il trasporto merci, è un grande tema, che presuppone una serie di interventi di carattere sia infrastrutturale che contributivo, legato a misure e a sostegni per incrementare lo *shift* modale, in particolare per incrementare il volume delle merci che di anno in anno si spostano dal camion, quindi dalla gomma, al ferro, quindi ai treni, sui quali la Regione ha fatto e sta facendo molto e farà altrettanto nei prossimi anni.

Per rendere però più strutturale questo tipo di azioni e soprattutto per rendere più performante e competitivo il traffico ferroviario delle merci rispetto alla gomma, è necessario realizzare molti investimenti di carattere infrastrutturale sia sulla rete di interesse nazionale, sia sulla rete di interesse regionale.

Naturalmente, senza entrare nel merito di tutti gli investimenti che sono progettati, in parte già in fase di realizzazione, in parte verranno realizzati nei prossimi anni, ne cito uno su tutti, il quadruplicamento del Corridoio Adriatico fra Bologna e Bari-Lecce, che comporterà per la nostra Regione il raddoppio della infrastruttura ferroviaria fra il capoluogo regionale e Castel Bolognese, passando per Imola, che, come fanno quelli che si occupano di trasporto ferroviario o anche quelli che lo utilizzano quotidianamente per spostarsi lungo questa direttrice, è un corridoio strategico non solo per la Regione Emilia-Romagna, ma per l'intero Paese, proprio perché il nodo di Bologna è un nodo strategico sia sul piano stradale e autostradale, sia naturalmente su quello ferroviario.

Una linea che oggi non consente sostanzialmente alcun tipo di implementazione del traffico, perché su quella linea passano treni merci, treni ad alta velocità a lunga percorrenza, passano treni regionali, passano treni di qualsiasi tipo di servizio; quindi riuscire a raddoppiare quel corridoio rappresenta un elemento strategico per fluidificare meglio il traffico ferroviario, per consentire la diversificazione fra il traffico passeggeri e traffico merci.

Ho citato questo, perché parliamo di 8,5 miliardi di euro messi a disposizione dal precedente Governo, di cui 1,5 miliardi di investimenti ricadrà sul territorio regionale nel tratto che dicevo fra Bologna e Castel Bolognese (Bologna -Imola e Imola-Castel Bolognese sono due i lotti prioritari).

Potrei ricordare gli investimenti sulle tratte di competenza regionale, che sono gestiti appunto dalla nostra società *in house*, FER, il grande intervento di Ferrara che ha un'importanza strategica per

collegare in maniera più diretta tutto il traffico ferroviario delle merci dal porto di Ravenna in direzione Brennero, e tutti gli interventi, che sono praticamente completati, per la completa elettrificazione delle linee ferroviarie regionali.

Accanto a questi interventi di carattere infrastrutturale, è fondamentale mettere in campo anche incentivi che incentivino le imprese ferroviarie ad utilizzare sempre di più il treno per trasportare le merci. La Regione Emilia-Romagna fin dal 2009, con delle leggi regionali, quella del 2009, quella del 2014 e da ultimo quella del 2019, si è fatta promotrice del finanziamento di interventi, finalizzati a perseguire la crescita del trasporto ferroviario, fluviale e fluvio marittimo, mediante la realizzazione di servizi aggiuntivi, che da un lato consentano la riduzione dell'inquinamento ambientale e dall'altro l'incremento della sicurezza della circolazione.

Sono stati ottenuti in questi anni numeri interessanti, non ancora sufficienti per ritenerci soddisfatti, ed è per questo che abbiamo deciso con la vicepresidente di utilizzare anche risorse del Ministero dell'Ambiente del Piano dell'aria, per potenziare ulteriormente questa misura nei prossimi anni, incrementando ulteriormente le risorse per fare un ulteriore *upgrade* rispetto ai già positivi risultati ottenuti in questi anni.

L'obiettivo è quello di tendere verso il raggiungimento degli obiettivi del PRIT 2025 di un più 30 per cento di trasporto merci su ferro rispetto al 2014, con uno *shift* modale del 13 per cento. I destinatari di queste misure sono le imprese logistiche e gli operatori del trasporto multimodale, ma anche le imprese armatrici.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, questa misura rientra nella disciplina degli aiuti di Stato, quindi le leggi sono state ovviamente oggetto di notifica e di dichiarazione da parte della Commissione europea di compatibilità con il Trattato europeo, in quanto sono finalizzate a far fronte alle carenze del mercato su questa materia, rendendo quindi necessario un intervento pubblico, in quanto il trasporto su strada non consente di sostenere i costi delle esternalità negative che impone alla collettività.

Nel corso del 2022, la Regione ha attuato una nuova procedura di notifica alla Commissione europea, per mettere a terra la nuova delibera della Regione Emilia-Romagna per incentivare ulteriormente lo *shift* modale, nuova misura che rientra nell'ambito di applicazione delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie.

Rispetto al tema della logistica e dell'attrattività del sistema ferroviario regionale su merci, ricordo anche che nel 2018 è stato attivato, su input della Regione, un *network* che si chiama Eric, cioè Emilia-Romagna Intermodal Cluster, a cui hanno aderito, oltre naturalmente alla Regione Emilia-Romagna, l'autorità portuale di Ravenna e tutti i gestori dei terminal intermodali, pubblici e privati, riconosciuti dalla pianificazione regionale.

L'obiettivo di questo *cluster* è quello di rendere più attrattivo e visibile a livello nazionale e internazionale il sistema intermodale regionale a tutti gli operatori europei, oltre che fare sistema fra gli stessi nodi intermodali. Fra qualche settimana, durante il mese di maggio, saremo presenti con il *cluster* Eric alla più importante fiera della logistica ferroviaria su merci a Monaco, proprio per rafforzare la visibilità e l'internazionalizzazione del *cluster* dell'Emilia-Romagna.

Questo perché, come noto, la Regione Emilia-Romagna è attraversata (ecco perché è importante fare sistema e sviluppare non solo le infrastrutture, ma anche le sinergie con i grandi operatori internazionali,) da tre corridoi della rete TEN-T, quello scandinavo-mediterraneo, quello baltico-adriatico e quello mediterraneo.

Per quanto riguarda invece il secondo obiettivo, quello dei trasporti sostenibili, la misura più significativa che la Regione Emilia-Romagna sta attuando rispetto al tema della qualità dell'aria e della riconversione ecologica dei mezzi è la mastodontica operazione di rinnovo del parco autobus TPL, sostituendo i mezzi più inquinanti con autobus a minore impatto ambientale.

Stiamo parlando di un Piano di acquisto dell'importo complessivo di oltre 770 milioni di euro, con risorse che provengono da diverse fonti (fonti regionali, fonti ministeriali, fonti PNRR, fonti

ministeriali non PNRR), che complessivamente cubano 777 milioni di euro. Ecco perché dico mastodontica, perché, da qui al 2030, verranno sostituiti, naturalmente l'operazione di rinnovo è già partita gradualmente da un paio d'anni, si sta intensificando e si intensificherà in misura maggiore nei prossimi anni, e avverrà anche con il concorso e la compartecipazione economica delle aziende di trasporto pubblico locale, che contribuiranno per una quota variabile.

Questo perché non solo vogliamo compiere questa grande operazione di trasformazione del trasporto pubblico locale in chiave ecologica e sostenibile, ma perché sulla gomma vogliamo fare un'operazione analoga, nel principio e negli obiettivi di carattere politico, a quella che abbiamo fatto con il materiale rotabile. Con i treni, grazie alla gara del ferro, abbiamo costruito un impianto che ci ha consentito in questi anni di rinnovare completamente il materiale rotabile della Regione, inizialmente con 86 nuovi treni regionali, che hanno sostituito i vecchi treni, in gran parte treni diesel che circolavano sulla nostra rete, ma non ci siamo fermati alla gara del ferro, a quello che era previsto nel contratto, ma nel corso degli anni successivi abbiamo portato a 100 i treni nuovi che circolano, sulla base del contratto in essere, sulla rete ferroviaria regionale.

Gli ultimi 12 di quelli che abbiamo programmato (naturalmente questa operazione dovrà proseguire anche nei prossimi anni) arriveranno nel 2024, li abbiamo già ordinati in parte con fondi PNRR, in parte con fondi regionali, che andranno a completare la flotta di treni regionali e quindi a circolare anche nelle ultime linee che stiamo elettrificando, che sono linee di competenza regionale.

Io mi fermerei qui, naturalmente sono a disposizione per le eventuali domande che vorrete fare e vi ringrazio per l'attenzione.

**Presidente CALIANDRO.** Grazie, assessore Corsini.

Intanto ci ha raggiunto anche il collega Amico.

Preciso alla Commissione che quanto esposto dagli assessori intervenuti, dai relatori e poi dagli ospiti sarà a vostra disposizione, perché abbiamo chiesto che ci fosse la realizzazione informatica degli interventi, che potranno essere utilizzati anche in occasione della prossima riunione dedicata alla Sessione Europea del 12 aprile, in cui dovremo esprimere il parere, quindi i consiglieri potranno confrontarsi con quanto fa parte del loro bagaglio informativo, più le relazioni e gli interventi di questa mattinata.

Il sesto intervento è del dottor Maurizio Ricciardelli, responsabile del Settore Affari legislativi e aiuti di Stato. Prima di dare la parola al dottor Ricciardelli, tengo a precisare che il dottor Ricciardelli da sempre segue il tema legato alla sessione europea, purtroppo questo è l'ultimo anno che lo farà, ma continuerà ad appassionarsi agli studi giuridici. Mi lega al dottor Ricciardelli un'antica amicizia, un'antica stima, per cui sono contento di poter essere parte anche di questo intervento importante non di commiato, ma di ennesimo contributo all'attività legislativa della Regione Emilia-Romagna. Prego.

**Consigliere Gianni BESSI,** Presidente, scusi, però ci sveli per completezza cosa farà il dottor Ricciardelli.

**Presidente CALIANDRO.** Da quello che so, dovrebbe fare il nonno.

**Consigliere BESSI.** Ecco, completiamo il curriculum.

Mi associo alle parole del presidente e ringrazio il dottore, con il quale ho avuto la fortuna di collaborare tante volte. Grazie e scusate l'interruzione.

**Presidente CALIANDRO.** Prego, dottor Ricciardelli.

**Dott. Maurizio RICCIARDELLI**, responsabile del Settore Affari legislativi e aiuti di Stato. Buongiorno a tutti. Sì, è la verità, il 1° dicembre andrò in pensione e farò il nonno, perché ho la fortuna di avere uno splendido nipotino a Madrid e un altro in arrivo, l'altro è un italo-albanese.

Dopo che sono già avvenuti gli interventi introduttivi sia della dottoressa Montalti, sia degli assessori che mi hanno preceduto, mi limito proprio a pochissimi punti, perché in questa sede non dobbiamo fare un riepilogo di cose che abbiamo già ampiamente detto, però voglio sottolineare per il successivo svolgimento di questa sessione quali sono i due o tre punti di inquadramento, che sono importanti.

Abbiamo già parlato dell'importanza delle tematiche ambientali, in particolare della transizione energetica, che siamo in questa fase ad implementare. Anche la duplice transizione verde e digitale è uno degli elementi che stanno al cuore del programma legislativo che è stato presentato dalla Commissione quest'anno.

Salto ovviamente tutti gli elementi di carattere finanziario, che abbiamo già trattato in altra sede, e mi limito ad osservare che, anche nell'ambito della revisione del quadro di *governance* economica attualmente in corso, sapete che questo è un anno particolare, perché nel 2024 avremo la fine della sospensione del Patto di stabilità e crescita e quindi il ritorno ad un regime che non sarà esattamente lo stesso precedente, ma sarà un regime più stringente di quello che abbiamo visto nel periodo dell'emergenza Covid e nel primo periodo dell'emergenza ucraina.

Dentro questo quadro per la *governance* economica saranno richieste una serie di garanzie anche rispetto agli aiuti e a ciò che verrà concesso, sottolineo, requisiti di sostenibilità.

Gli interventi, quindi, saranno tarati anche su questo tipo di questioni e sulle questioni che riguardano la protezione ambientale. C'è quindi una continuità tra quello che viene fatto nel rivedere la *governance* economica e quelli che sono i temi ambientali. Questo sarà un punto di grande rilievo. Proprio per limitarmi poi a qualche cosa di molto sintetico, ricordo ovviamente il posizionamento che le tematiche ambientali hanno all'interno del programma della Commissione previsto per il 2023. Il Green Deal europeo cioè è il primo dei sei grandi obiettivi che sono stati posti in questo programma. All'interno di questo c'è la riforma generale del mercato interno dell'energia elettrica col disaccoppiamento che abbiamo già visto, dei prezzi dell'energia e del gas, ci sono politiche come quelle per l'idrogeno verde, politiche come quelle che abbiamo già ampiamente visto illustrate che sono quelle per la riduzione dei rifiuti alimentari e tessili, oltre a qualche altra cosa tipo il benessere degli animali. Ve lo dico per inciso: è una di quelle materie nelle quali, a seguito della modifica dell'articolo 9 della Costituzione, con l'introduzione del comma terzo, la competenza è slittata allo Stato, quindi non saremo noi, probabilmente, ad avere un margine, però lo segnalo per capire che cosa possiamo fare o non fare nelle varie materie.

Per il resto, l'unica cosa che mi sento di dire è che ovviamente noi abbiamo riportato una serie di dati statistici, che qui certamente non ripeto. L'unico dato statistico di carattere ambientale è un dato un po' particolare, perché mentre noi siamo quasi sempre al vertice in tutti i dati sociali, economici, di lavoro, di abbandono, tassi di abbandono scolastico, rischi di povertà, eccetera, qui abbiamo riportato questo tasso che riguarda la quota di energia da fonti rinnovabili sul consumo finale lordo. Noi siamo sempre stati un po' più in difficoltà, quindi siamo al 13 per cento, l'Italia è al 20, la UE è al 22, e anche in Italia siamo tra gli ultimi posti (terzultimo), ma questo, immagino, perché c'è un'incidenza del gas metano che noi riusciamo a produrre e che ha impostato la nostra economia in una certa maniera.

Per il resto, voi trovate nelle parti di settore elaborate dalle direzioni generali su cui ovviamente non mi dilungo, e molto è già stato anche detto, tutti quelli che sono i temi che consentono a ogni consigliere di vedere più dettagliatamente la materia all'interno del rapporto conoscitivo. Ripeto: dopo la parte generale c'è la parte per settore preparata dalle direzioni e dagli assessorati, e qui abbiamo il governo del territorio, la mobilità. Io ovviamente non entro nel dettaglio, perché queste sono cose che vedremo dettagliatamente. Voglio anche ricordare, in ultimo, questo, dove siamo

nella Sessione europea, perché il legame tra noi e il funzionamento della Sessione è sempre da ricordare.

Il mese di marzo è quello nel quale la Commissione detta gli obiettivi per i vari Paesi, da raggiungere nelle loro politiche. Nel mese di aprile vengono presentati i piani di riforma nazionali, e sulla base dei piani nazionali di riforma che vengono presentati alla Commissione europea, a maggio avremo le raccomandazioni per Paese.

Siamo quindi in una fase particolare, per questo noi dobbiamo seguire con la Sessione europea l'andamento di questi elementi. Ultima nota, infine, sull'importanza che questa Sessione europea comunque riveste: ci consente di vedere in fase ascendente quali sono le cose di maggiore interesse alle quali partecipare. Per esempio, è in via di consultazione una direttiva acque e una direttiva anche sulle acque reflue, che sono due punti di sicuro interesse. Voglio ricordare infine che questa modalità partecipativa attraverso le osservazioni che noi facciamo ai sensi della normativa nazionale, la 234 del 2012 sulla partecipazione in fase ascendente delle Regioni, sta dando anche risultati importanti.

Voglio ricordare che per quanto riguarda il tema della violenza sulle donne, la posizione della Regione Emilia-Romagna è diventata la posizione che le Regioni hanno fatto propria per la costruzione della posizione nazionale sul tema, e voglio ricordare – questa invece è una notizia di oggi, di ieri – che oggi va in discussione la posizione che il Governo ha già elaborato rispetto all'interoperabilità, tema di cui ci siamo occupati due settimane fa. Abbiamo fatto la verifica, ed effettivamente le posizioni del Governo recepiscono le posizioni regionali, per cui noi non abbiamo aggiunto niente per il fatto che c'è un'assonanza nel recepimento.

Credo quindi che questo processo, anche di osservazioni in fasi ascendenti sia importante e che non a caso sia uno dei cuori di questa attività che facciamo. Avrei finito, grazie.

**Presidente CALIANDRO.** Grazie, dottor Ricciardelli.

Adesso iniziamo la fase dei quattro obiettivi intorno ai quali abbiamo costruito la Sessione europea. L'intervento del dottor Dall'Olio è dedicato all'obiettivo 7. Il dottor Dall'Olio è delegato dell'Emilia-Romagna, rappresenta l'Emilia-Romagna a Bruxelles, sostanzialmente. È collegato. Se ha delle slide da proiettare, le proietti pure, verranno proiettate chiaramente anche qui in aula.

Prego.

**Dott. Nicola DALL'OLIO,** *Delegazione per la Regione Emilia-Romagna a Bruxelles.* Buongiorno a tutti. Adesso condivido immediatamente la presentazione, così possiamo parlare di questo obiettivo legato ai soldi sani. Dovreste averla in condivisione.

Mi è stato chiesto di illustrare le politiche dell'Unione europea, proposte anche dalla Commissione europea per quanto riguarda il suolo.

Faccio una premessa. Quanto illustrerò è anche in parte tratto da un incontro che abbiamo organizzato qua a Bruxelles come Regione Emilia-Romagna, con il Coordinamento delle Regioni e delle Province autonome italiane a Bruxelles, dove abbiamo chiamato a relazionare il funzionario della Commissione europea che sta seguendo proprio il *dossier* della nuova legislazione sul suolo, Mirco Barbero, che ha presentato la proposta e i contenuti principali di questa proposta.

Io illustrerò di seguito sia la strategia tematica che i contenuti della proposta. Altra cosa importante da segnalare è che il suolo è l'unico comparto ambientale, l'unico sistema ambientale, per cui manca una legislazione europea. Era stata fatta una proposta, una strategia tematica nel 2006 e una proposta di direttiva, sempre nello stesso anno. Questa proposta di direttiva fu votata dal Parlamento europeo nel 2007, ma non trovo mai la condivisione a livello di Consiglio UE, quindi fu ritirata nel 2014.

Siamo quindi in un ambito che non ha ancora una legislazione europea. La Commissione, con anche il Green Deal, ripropone una proposta legislativa e una nuova strategia climatica. In particolare, nel

novembre 2021 è stata pubblicata dalla Commissione europea la Strategia europea, che risale al 2030, che ha un sottotitolo già richiamato, parla di suoli sani a vantaggio delle persone, degli alimenti, della natura e del clima.

Vedremo poi meglio quali sono i contenuti di questa strategia, ma riallacciandomi anche a quanto detto da Ricciardelli prima, dove si inserisce la strategia tematica sul suolo? Si inserisce nell'ambito del Green Deal, che era una delle grandi strategie lanciate dalla nuova Commissione nel dicembre 2019, che abbraccia tantissimi ambiti, come voi sapete. Molti li avrete anche trattati, riguardano l'energia, riguardano i trasporti sostenibili; e poi c'è una parte che riguarda anche la produzione agricola, gli ecosistemi e l'inquinamento zero.

La strategia tematica si inserisce in quel riquadro rosso tra gli obiettivi dell'inquinamento zero per un ambiente privo di sostanze tossiche, il ripristino e la tutela degli ecosistemi e della diversità, e anche la parte dal produttore al consumatore, la cosiddetta *farm to fork* per un sistema alimentare sano e rispettoso dell'ambiente. Il suolo sappiamo tutti che è la risorsa principale con cui si fa poi la produzione alimentare.

La strategia, come vedete, quindi, va in qualche modo a interfacciarsi con tantissimi altri obiettivi e altre politiche che sono portate avanti dall'Unione europea: ne potete vedere lì, non le sto a elencare tutte, ma è ovvio che c'è un forte legame anche con la politica agricola comune, con la strategia per le foreste, come vi dicevo, con la *farm to fork* e anche con gli obiettivi, come vedremo, legati al cambiamento climatico e alla neutralità climatica.

La strategia europea, la *vision* di questa strategia è dare al suolo lo stesso livello di protezione di cui godono l'atmosfera, l'acqua e l'ambiente marino e prestare alla biodiversità del suolo la stessa attenzione che è riservata alla biodiversità in superficie. Abbiamo detto che in questo momento un quadro legislativo europeo per il suolo ancora non c'è.

Alcuni obiettivi generali sono stati richiamati in apertura anche della consigliera Montalti, infatti la nuova strategia tematica intende affrontare in modo organico il problema del degrado del suolo; onorare gli impegni internazionali che ha preso la UE, in particolare c'è un impegno legato agli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'ONU di raggiungere la neutralità in termini di degrado del suolo. C'è un obiettivo di ottenere un buono stato di salute di tutti i suoli entro il 2050 e far sì che la protezione, l'utilizzo sostenibile e il ripristino dei suoli diventino la norma.

La strategia tematica prevede anche, e annuncia sia delle azioni volontarie, di carattere legislativo che potranno adottare gli Stati membri, ma proprio anche una nuova proposta legislativa sulla salute del suolo, con cui poi chiuderò l'intervento.

Qua sono indicati i primissimi obiettivi e le azioni chiave che la strategia tematica individua. Li potete leggere – io non entrerò nel dettaglio delle singole azioni, anche per non perdere troppo tempo – : sicuramente c'è un contributo importante che il suolo può dare per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici, in particolare c'è un'iniziativa della Commissione europea legata al Carbon Farming, e alla certificazione dell'assorbimento del carbonio che è possibile fare nel suolo, o nel soprassuolo, ad esempio, con le foreste.

Il suolo dovrà avere un grande ruolo proprio anche nell'obiettivo della neutralità climatica al 2050, perché si prevede che ci sia una quota di assorbimento da parte del suolo che deve in qualche modo compensare quelle che saranno delle missioni residue.

Tra l'altro, obiettivi anche che sono dentro un regolamento cosiddetto LULUCF, di arrivare a degli assorbimenti di oltre 300 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> già a partire dal 2030. Ha anche un grandissimo valore, il suolo, all'interno dell'economia circolare, è la macchina più importante del pianeta per quanto riguarda il riciclo della sostanza organica; quindi, laddove si chiudono i cicli dei nutrienti e del carbonio in cui possono essere riciclati i rifiuti organici.

Nel discorso dell'economia circolare rientra per la Commissione una questione anche affrontata dalla nostra legislazione regionale, che è quella dell'obiettivo del consumo netto di suolo pari a zero al 2050.



La Commissione però adesso, con questa strategia, vuole anche che vengano definiti dei target dagli Stati membri al 2030 e vengano anche monitorati, e promuove una gerarchia del consumo di suolo nella pianificazione e negli strumenti della pianificazione territoriale, una gerarchia che prevede prima di tutto di evitare il consumo di suolo, e poi solo secondariamente di mitigare e infine di compensare per garantire quel saldo zero di consumo di suolo nel caso si debba arrivare al consumo. Un'altra cosa importante è quella dei flussi delle terre da scavo, perché i *top soil*, la parte superficiale del suolo che viene rimossa deve essere riciclata e riutilizzata, e in questo ci sono anche dei progetti sviluppati dalla Regione Emilia-Romagna con le amministrazioni comunali che sono stati finanziati dal Programma LIFE.

Il suolo ha un grandissimo bacino di biodiversità. Noi dobbiamo pensare al suolo come ad un sistema vivente. Tutti i processi che avvengono nel suolo avvengono perché c'è la biodiversità nel suolo, ci sono una microfauna, una microflora, ma rischia anche delle minacce, legate appunto alla perdita di sostanza organica, o all'antimicrobico-resistenza. Per esempio, con la distribuzione degli effluenti zootecnici, dopo che è stato fatto largo uso di antibiotici, questo può portare poi a degli impatti sulla fauna del suolo o, si è detto sentito anche prima, alla diffusione di specie aliene che possono minacciare questa biodiversità. Va riconosciuta, va fatta conoscere e protetta.

Ha una grandissima importanza per le risorse idriche, quindi bisogna cercare di coordinare per la Commissione europea le politiche in materia di acqua e del suolo, prevedere anche proprio il suolo, la protezione del suolo e la gestione dell'uso del suolo nei piani di gestione dei bacini idrografici e anche pensare ad un uso sostenibile dei sedimenti: i sedimenti, per esempio, che si accumulano nei bacini, negli invasi o nei canali devono essere rimossi e riutilizzati, proprio per non perdere tutte le caratteristiche che ha il suolo e non perderne neanche quantitativamente.

C'è poi l'obiettivo della strategia, rendere sostenibile la gestione dei suoli è la nuova norma, com'è stato detto prima; quindi, la Commissione si propone di diffondere criteri, nuove pratiche, di promuovere l'analisi del suolo attraverso anche un'iniziativa per attestare i propri suoli gratis, cioè conoscere meglio il suolo per meglio poi gestirlo, e ovviamente anche promuovere delle misure di gestione sostenibile del suolo attraverso la PAC. È un tema legato alla prevenzione della desertificazione: anche la Commissione europea propone di dichiarare la UE una parte colpita dalla desertificazione, quindi essere coinvolta nella Convenzione dell'ONU, che esiste, sulla desertificazione ed è una convenzione che si riunisce. Non c'è solo la COP del clima, ci sono anche altre COP (Conferenza delle parti): una di queste riguarda anche la desertificazione, e comunque promuovere anche progetti per fare in modo di fermarla anche al di fuori della UE.

C'è poi tutto il tema della riduzione dell'inquinamento. Voi sapete che la Commissione si propone di arrivare all'inquinamento zero, e questo vale anche per il suolo. C'è da migliorare la valutazione del rischio delle sostanze chimiche nel suolo e dei contaminanti, di ridurre l'utilizzo delle microplastiche e dei PFAS, che sono anche dei forti contaminanti del suolo, regolare le bioplastiche che stanno venendo avanti come sostituti biodegradabili e compostabili, ma richiedono anche comunque una regolazione, e poi sapete anche che ci sono delle proposte attualmente in discussione. In realtà, la revisione della direttiva sull'uso sostenibile dei pesticidi è una proposta di regolamento molto discussa in questo momento, così come un nuovo regolamento sui fertilizzanti, una revisione della direttiva sui fanghi di depurazione che sapete vengono utilizzati per scopi agronomici sul suolo, e la direttiva è piuttosto vecchia, e da tempo si parla di aggiornarla.

Da ultimo, in quest'ultima slide sulla strategia tematica ci sono degli obiettivi per il ripristino dei suoli degradati e la bonifica di siti contaminati. Questa fu una delle ragioni soprattutto per cui cadde la proposta di direttiva del 2007, perché richiedeva agli Stati membri interventi molto onerosi per la bonifica dei siti contaminati, e Paesi a forte industrializzazione pesante, non avendo risorse aggiuntive da parte dell'Unione europea si opposero a questa proposta.

C'è tutta una parte legata anche a migliorare la conoscenza, il monitoraggio, la ricerca e l'innovazione sul suolo. La nostra Regione è una di quelle più avanzate, da questo punto di vista, che

ha uno dei database più importanti, penso anche a livello europeo di conoscenza, di cartografie e di analisi del suolo. Non è tutta così, l'Europa, quindi c'è bisogno di portare ad un livello maggiore la conoscenza, utilizzando anche gli strumenti digitali, gli strumenti satellitari come *Copernicus*, sfruttando la conoscenza che ha il centro di ricerca congiunto dell'Unione europea il JRS, che ha sede tra l'altro, in Italia, a ISPRA ed ha una sezione proprio dedicata al suolo.

Non ultimo, ma anche su questo lavora molto la Regione con ARPAE, aumentare la conoscenza e la consapevolezza dei cittadini sull'importanza del suolo. Dopodiché, è chiaro che c'è poi tutta una partita su come realizzare questi investimenti, quindi ci sono fondi della UE, ma non si parla in questo momento di fondi aggiuntivi. Ovviamente, c'è un miglior uso delle programmazioni dei fondi nelle politiche più importanti, come sono quelle della PAC, però si cerca anche di stimolare l'utilizzo di fondi privati, in particolare attraverso anche la tassonomia finanziaria, quindi indirizzare degli investimenti sull'uso sostenibile del suolo.

Vengo all'ultimo paio di slide, che riguarda invece i contenuti della proposta legislativa per la salute del suolo. Quella che è stata illustrata è la strategia tematica, che dice quello che la Commissione intende fare agendo su diverse politiche. Una di queste politiche dovrebbe essere la nuova legislazione sul suolo, che non conterrà tutto quello che è dentro la strategia, ma alcune parti.

In questa nuova proposta legislativa che non è ancora uscita e che ci è stata in parte illustrate in quell'incontro del Coordinamento delle Regioni che ho accennato in apertura da parte del responsabile dell'unità della DG Ambiente della Commissione, ci saranno questi elementi. Ci sarà la definizione di quelli che sono i suoli sani, bisogna definire, proprio per raggiungere questi obiettivi, i suoli sani in tutta l'Unione europea, e verranno definiti – una cosa anche di interesse – dei distretti del suolo, che dovranno individuare gli Stati membri, per cui dovranno essere sviluppate delle misure comuni di gestione del suolo.

Ovviamente, per raggiungere dei risultati, degli obiettivi come quello dei suoli sani, o comunque in buono stato, servono degli indicatori, servono delle metodologie di monitoraggio, e questo sarà uno degli elementi che verranno introdotti in questa legislazione. Verranno anche definiti dei criteri di gestione sostenibile del suolo, da adottare a livello europeo; verranno definiti e identificati i siti contaminati, quindi quali sono e come vengono classificati; e verrà fatto un elenco di priorità e di misure per il ripristino e la bonifica.

Le *slide* non girano, mi dicono. Dell'illustrazione in ogni caso sono questi i punti: definizione di suoli sani, indicatori di metodologia e di monitoraggio, criteri di gestione sostenibile del suolo (non so se magari così le *slide* riuscite a vederle meglio, ho tolto la visualizzazione a tutto schermo).

In ogni caso, quanto alla tempistica di questa nuova legislazione, è stata fatta da parte della Commissione una raccolta di contributi sulla proposta tra febbraio e marzo 2022. La Commissione ha poi avviato una consultazione pubblica. Questo accade per qualsiasi proposta legislativa, perché sono stati raccolti più di 5.000 contributi tra agosto e ottobre 2022.

È attualmente in corso la valutazione di impatto della proposta legislativa, e anche questo viene fatto per qualsiasi proposta legislativa della Commissione. Tra le varie cose, si dovrà anche valutare che tipo di strumento legislativo adottare: se per esempio un Regolamento che, come sapete, è molto più cogente per gli Stati, oppure una direttiva che dà invece una maggiore flessibilità agli Stati membri per poi recepire e adattare alle realtà locali.

L'orientamento della Commissione, in ogni caso, da quanto ci è stato detto, è quello per adottare una direttiva. Quando dovrebbe uscire? La proposta dovrebbe uscire nel giugno 2023. In realtà ci hanno anche dato una data, ma non so se sarà quella (dovrebbe essere il 7 giugno 2023). In ogni caso, entro l'estate dovrebbe uscire la proposta. Stanno lavorando, c'è stata anche un'accelerazione, a quanto ci è stato detto, quindi dovrebbe davvero non avere rinvii.

Da lì in poi partirà, come sapete, il processo di codecisione del Consiglio UE e del Parlamento, che quindi potranno intervenire con le loro posizioni, con emendamenti, e quindi si potranno ulteriormente apportare miglioramenti a questa proposta.

Questo è tutto il programma. Mi hanno detto che forse le slide non scorrevano, spero comunque che l'illustrazione anche orale sia servita per darvi il quadro sia sulla strategia tematica che sulla proposta legislativa della Commissione.

**Presidente CALIANDRO.** Dottor Dall'Olio, la ringraziamo.

Il problema tecnico che le è stato segnalato è il problema che abbiamo avuto in Aula durante la proiezione.

Intanto, sento di dover fare una richiesta formale degli uffici di segnalare l'ampio disagio col quale abbiamo dovuto assistere ai lavori. Per cautelare invece i colleghi consiglieri preciso che le *slide* saranno a disposizione, e sono a disposizione sull'apposito sito.

Il problema che mi pongo è chiaramente anche rispetto a chi ha seguito in *streaming* la relazione, che quindi non ha potuto verificare e apprezzare in tempo reale tutta l'illustrazione del dottor Dall'Olio, che peraltro ho molto apprezzato per la precisione degli obiettivi perseguiti.

Anche in questo caso, sul sito della Commissione sarà possibile raccogliere questi contributi che considero di grande importanza.

A questo punto andrei avanti con il nostro calendario dei lavori. Chiederei di intervenire adesso all'onorevole Alessandra Moretti, che si concentrava sull'Obiettivo 9 e sui trasporti sostenibili.

Mi dicono che è collegata ma non la vediamo. Eccola, buongiorno.

**On. Alessandra MORETTI, parlamentare europea.** Buongiorno.

Buongiorno, presidente. Mi sentite bene?

**Presidente CALIANDRO.** Sì, la sentiamo bene. Prego.

**On. MORETTI.** Perfetto.

Innanzitutto, un saluto. Un saluto al presidente della Commissione, Caliendo, ai colleghi Montalti, al relatore di minoranza Bargi, Irene Priolo, Barbara Lori e Andrea Corsini. Ringrazio per questo invito, che mi dà modo di illustrarvi nel dettaglio la politica green dell'Unione europea con un focus particolare, come lei, presidente, ha già premesso, sui trasporti.

Voi sapete che cambiamento climatico e degrado ambientale costituiscono una minaccia enorme, che all'inizio di questa legislatura, a partire dal 2019, l'Unione europea, la Commissione e il Parlamento hanno cercato di affrontare come una delle sfide principali del Green Deal europeo. Ovviamente, i punti salienti sono l'obiettivo di avviare entro il 2050 una riduzione netta di emissioni di gas a effetto serra, l'obiettivo di promuovere uno sviluppo economico che sia dissociato dall'uso di risorse inquinanti, e soprattutto un forte impegno sociale affinché nessuno rimanga indietro in ragione di questa politica ambientale.

Ovviamente, noi abbiamo dovuto, come ben sapete approntare questo New Green Deal europeo, nonostante la pandemia del Covid-19 che di fatto però ha reso ancora più forte la consapevolezza della necessità di andare avanti con le politiche ambientali. Sostanzialmente, questo *Green Deal* sarà finanziato principalmente da un terzo dei 1.800 miliardi di investimento previsti dal piano europeo per la ripresa che, come sappiamo, si chiama Next Generation EU, e ovviamente una parte anche dal bilancio settennale dell'Unione.

La Commissione europea ha finalizzato una serie di proposte per trasformare le energie pulite in materia di clima, trasporti e fiscalità.

Sostanzialmente, noi abbiamo diversi obiettivi. I due principali pacchetti di proposte sono il pacchetto *Fit for 55* che contiene tra le altre anche la riduzione delle emissioni per quanto riguarda il settore trasporti, appunto.

Le emissioni in questo settore sono state via via ridotte a partire dal 2005 ma non in maniera così significativa, perché è aumentata di pari passo la domanda di trasporto.

Una delle proposte riguarda le emissioni su strada mediante la fissazione di norme più rigorose in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per le nuove autovetture. Poi vi spiegherò.

Il secondo pacchetto è quello invece che riguarda l'economia circolare che include tra le varie proposte. Una, che sto seguendo direttamente come relatrice, che è quella sull'*ecodesign* e poi quella sugli imballaggi, che è un altro pacchetto molto insidioso per il nostro Paese.

Arrivando al tema strategico di oggi, quello che riguarda la sostenibilità dei trasporti. La Commissione europea propone di rendere i trasporti sostenibili, più puliti, accessibili e a prezzi accessibili anche nelle zone più disagiate.

Il Parlamento europeo quindi vota, nella sessione plenaria di febbraio scorso, il Regolamento che dà il via libera allo *stop* della produzione di veicoli a motore a scoppio diesel e benzina al 2035.

Cosa significa questo Regolamento nel concreto? Non significa che chi è in possesso di un'autovettura a benzina, a diesel o con motore a scoppio non possa più utilizzarla dopo il 2035. Significa semplicemente che le case automobilistiche non potranno più produrre, e quindi immettere nel mercato, auto che non siano elettriche o che non abbiano un motore cosiddetto *e-fuel*, cioè motori puliti.

Il Regolamento in questione prevede anche l'utilizzo di questi carburanti alternativi, alternativamente cioè neutri, e alternativi al motore elettrico.

Perché la grande preoccupazione è di dire, ce la faremo dopo il 2035 ad essere autonomi a livello proprio elettrico e quindi prevedere le colonnine e tutte le infrastrutture necessarie a questo tipo di veicolo alternativo? Questi materiali *e-fuel*, che sono anche oggi utilizzati, non sarebbero tuttavia in quantità sufficiente per coprire, secondo la Commissione e anche secondo il Parlamento, tutto il settore che va da quello che riguarda i veicoli pesanti, le cars, gli aerei e il settore marittimo.

Quindi, sostanzialmente, siccome si tratta di prodotti limitati, il Parlamento e la stessa Commissione avevano stabilito che questi *e-fuel* potessero essere utilizzati soltanto per il settore aereo e il settore marittimo.

Cosa succede dopo il voto di febbraio del Parlamento europeo in cui il Parlamento europeo dice bene su questo Regolamento? Dopo questo voto il Consiglio europeo, stravolgendo di fatto le regole, stravolgendo anche la prassi e creando un precedente molto pericoloso, nei Paesi principali di Germania, Italia, Polonia e Bulgaria, sospende il giudizio con una minoranza di blocco e congela così il voto finale del Consiglio.

Questi Paesi che vi ho menzionato, a novembre avevano invece votato a favore della proposta del COREPER, che è un organismo del Consiglio composto da tutti gli ambasciatori presso l'Unione Europea che rappresentano gli Stati Membri.

Quindi, sostanzialmente, che cosa vogliono questi quattro Paesi, tra cui anche il nostro? Questi Paesi vorrebbero utilizzare *e-fuel* anche per le auto e i furgoni, affinché si possa continuare a produrre quel tipo di motore a combustione, che è un motore che è utilizzabile sia a benzina che a diesel, ma anche utilizzabile da questi prodotti.

È di oggi la notizia che la Commissione potrebbe consentire come via d'uscita *exit strategy* rispetto a questo congelamento delle decisioni che crea, ripeto, un precedente molto pericoloso, potrebbe prevedere la realizzazione, pensate, di un nuovo motore che funzioni esclusivamente con questi *e-fuel*, che sono carburanti a emissioni zero.

Ovviamente noi oggi non sappiamo se questa proposta eventuale possa incontrare il favore degli Stati che si oppongono alla proposta di Regolamento; quindi, ovviamente dobbiamo capire nei prossimi giorni come sarà la percezione e l'orientamento di questi Stati.

Vi dico la verità, che c'è una certa preoccupazione rispetto a questo congelamento, perché rallentiamo il lavoro e soprattutto questo tipo di atteggiamento che crea un precedente, costituisce una minaccia importante rispetto all'obiettivo che noi abbiamo di arrivare al 2050 ad emissioni zero di CO<sub>2</sub>.

Questi cosiddetti carburanti sintetici, *e-fuel* appunto, non comportano alcun aumento di CO2 in atmosfera e quindi questo tipo di carburanti sono combustibili, liquidi o gassosi di origine sintetica, che sono prodotti attraverso dei processi energivori alimentati da energia elettrica rinnovabile.

Quindi, sostanzialmente, c'è un dibattito tecnico anche su questo, perché per produrre un carburante realmente a impatto zero è necessario alimentare gli impianti di produzione con energia rinnovabile prodotta da fonte eolica, solare, fotovoltaica o idroelettrica. Quindi anche qui c'è un tema di sostenibilità e fattibilità della proposta.

Altra proposta interessante che riguarda sempre il settore del trasporto è stata presentata dalla Commissione Europea il 14 febbraio, ma non è ancora approvata in Parlamento, ed è quella sulla riduzione delle emissioni di CO2 dei veicoli commerciali pesanti, che sono camion e autobus con cui la Commissione propone l'obiettivo di arrivare a zero emissioni per i nuovi autobus urbani a partire dal 2030 e un taglio del 90 per cento delle emissioni sui nuovi camion entro il 2040.

Norme più ambiziose sulle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi sono ovviamente fondamentali per la transizione verso una mobilità pulita e ovviamente anche il conseguimento degli obiettivi che l'Unione Europea si è data.

La Commissione ha proposto nuove norme più rigorose per le emissioni di CO2 di questi veicoli, a partire appunto dal 2030 e intende estenderne il campo di applicazione anche ai piccoli autocarri, agli autobus urbani, ai pullman a lunga percorrenza e ai rimorchi.

La proposta avrà anche un impatto positivo sulla transizione energetica riducendo la domanda di combustibili fossili importati e favorendo un risparmio energetico nel settore dei trasporti.

Ultima proposta che riguarda sempre il pacchetto *Green Deal* è quella che promuove la crescita del mercato dei veicoli a emissioni zero e a basse emissioni. In particolare, questa proposta intende fare sì che siano messe a disposizione dei cittadini le infrastrutture necessarie per ricaricare i veicoli di questo tipo per viaggi lunghi e brevi.

Era quello che dicevo prima. Noi dobbiamo associare questa grande politica delle emissioni, ovviamente per le autovetture e quindi favorire l'utilizzo di energia elettrica e mezzi ricaricabili a livello elettrico, ma dobbiamo predisporre tutto il territorio europeo con infrastrutture necessarie alla ricarica, altrimenti per questi veicoli non è fattibile la loro circolazione.

Vi ho sostanzialmente in sintesi illustrato quelle che sono le tre proposte fondamentali che riguardano il settore del trasporto e spero di essere stata sufficientemente chiara. Grazie,

**Presidente CALIANDRO.** La ringraziamo tantissimo per il contributo.

Non si è ancora collegato il collega onorevole Borchia, e non c'è neanche il dottor Mattia Pellegrini. Giusto?

Sospendiamo per dieci minuti i lavori della Commissione. Riprenderanno appena l'onorevole Borchia sarà collegato con noi.

*(La seduta è sospesa)*

**Presidente CALIANDRO.** Colleghi, riapriamo i lavori.

Nel frattempo, ci ha raggiunti il dottor Mattia Pellegrini, che è il capo della delegazione generale ambiente presso la Commissione Europea, a cui è affidata l'illustrazione dell'Obiettivo 3, riduzione dei rifiuti. Prego, dottor Pellegrini.

**Dott. Mattia PELLEGRINI,** *Capo unità della Direzione Generale Ambiente presso la Commissione Europea.* Non so se mi sentite.

**Presidente CALIANDRO.** Sì, la sentiamo bene. Prego.

**Dott. PELLEGRINI.** Grazie per l'invito.

Sono il capo dell'unità che si occupa della gestione dei rifiuti all'interno della Direzione generale ambiente.

Quello che mi è stato detto di fare è un po' un quadro generale su che cosa accade, su qual è la situazione.

Come sapete, questo è un momento di grande evoluzione, perché tutta una serie di normative che esistono in materia di gestione dei rifiuti sono in fase di revisione. Tra queste normative c'è stata la revisione recente sulla proposta di batterie; c'è stata anche la proposta di revisione della normativa per quanto riguarda il trasporto rifiuti; e c'è stata anche la revisione, che ha generato abbastanza dibattito anche sulla stampa italiana, sulla proposta sugli imballaggi presentata a novembre dello scorso anno.

Nel frattempo, stiamo lavorando anche ad una revisione per quanto riguarda la Direttiva Quadro Rifiuti e partirei da lì, da quella che è la Direttiva Quadro Rifiuti.

È interessante parlare a un organismo regionale, spesso parliamo soprattutto agli interlocutori nazionali, ma come sapete spesso la gestione dei rifiuti è qualcosa di regionale che viene gestita a livello di municipalità.

Praticamente la normativa europea, come sapete, impone degli obblighi per quanto riguarda la raccolta differenziata e per quanto riguarda gli obblighi di riciclo.

Come sapete, o come probabilmente sapete, magari non tutti sono al corrente, comunque gli Stati membri devono raggiungere un minimo di 65 per cento di rifiuto urbano che viene riciclato e poi ci sono dei *target* specifici per quanto riguarda gli imballaggi per tipo di materiale. *Target* dell'80-85 per cento per materie con alto tasso di riciclo, come per esempio il vetro e i metalli, mentre il *target* è più basso, con il 55 per cento, per quanto riguarda le plastiche.

Presenteremo un quadro tra aprile e maggio, pubblicheremo quelli che vengono chiamati gli *early warning report* che sono un'analisi della Commissione Europea della situazione nei differenti Stati membri in vista dei *target* del 2025-30-35.

Quello che emerge è che soltanto nove Stati membri sembrano essere in grado di raggiungere gli obiettivi fissati dalla Commissione Europea in materia di riciclo per quanto riguarda il *target* del 2025. Quando vedrete i dati, tra questi Paesi c'è l'Italia, che non è a rischio di *non compliance*.

Detto questo, come sapete meglio di me, la situazione in Italia i dati aggregati sono molto positivi, nel senso che non raggiunge gli obiettivi in materia di riciclo ma poi quando andiamo a guardare la situazione per il livello regionale, la situazione è molto diversa, perché abbiamo le Regioni dell'Emilia-Romagna, del centro nord Italia che hanno degli altissimi tassi di riciclo e di raccolta differenziata. Poi abbiamo, a partire dalla mia stessa Regione, il Lazio, verso il sud, abbiamo dei tassi di conferimento in discarica molto, molto elevati, che chiaramente non sono in linea con l'obiettivo europeo che, ricordo a tutti, è di ridurre al 10 per cento il conferimento in discarica entro il 2035.

Tra l'altro, c'è pressione da parte del Parlamento europeo sulla Commissione europea per abbassare ancora di più il conferimento in discarica e portarlo a zero, quella che viene chiamata *zero landfill policy*; quindi l'idea che si debba riciclare il massimo e poi quel poco che rimane deve andare in inceneritori e non in discarica.

Ricordo a tutti, molte Regioni d'Italia l'hanno già anticipato, che poi ci saranno due nuovi obblighi che entreranno in vigore, uno alla fine di quest'anno, che è la raccolta differenziata per l'organico, in molte Regioni o Comuni è già stata anticipata, ma a partire dalla fine di quest'anno sarà obbligatorio in tutti gli Stati membri. A partire poi dalla fine dell'anno prossimo, fine 2024, c'è l'obbligo di raccolta differenziata per quanto riguarda il settore tessile.

La Commissione sta anche lavorando alla possibilità di introdurre nuove norme per quanto riguarda un *target*, quindi un obiettivo di riduzione del *food waste*, dello spreco alimentare; quindi, questa proposta potrebbe arrivare prima dell'estate, sempre come parte della Direttiva Quadro Rifiuti.

Stiamo anche lavorando su un sistema di responsabilità estesa del produttore per quanto riguarda il settore tessile che, ricordo, era un obiettivo di raccolta differenziata a partire dalla fine dell'anno prossimo, ma non esiste attualmente, non c'è l'obbligo per gli Stati membri di stabilire un sistema di responsabilità estesa del produttore per il settore tessile.

Quindi, riteniamo che sia importante considerare questa possibilità perché in questa maniera si prepara una filiera per la raccolta differenziata.

Come dicevo, giusto per fare ancora qualche parola in più sul quadro, il quadro per alcune Regioni italiane è molto positivo, per altre meno positivo e addirittura in molte Regioni abbiamo ancora un tasso di conferimento in discarica che è molto superiore a quello che è l'obiettivo fissato dalla legislazione europea per il 2035, ma soprattutto abbiamo molte discariche che non sono conformi alla normativa europea e quindi ci sono tutta una serie di procedure di infrazione, tra le più famose ci sono la discarica di Malagrotta a Roma, o le cosiddette ecoballe vicino a Napoli che hanno generato in passato anche molta attenzione sulla stampa.

Ricordo che sono tutta una serie di discariche tuttora non conformi e sulle quali l'Italia continua a pagare un'ammenda per dopo condanna in definitivo da parte della Corte di giustizia.

Due parole su quello che abbiamo proposto nella proposta di Regolamento sul *packaging*, o sugli imballaggi. Una delle cose che è importante anche a livello regionale e comunale, è che una delle cose che abbiamo visto, che è necessario armonizzare, è la facilità del consumatore nel momento in cui va a separare gli imballaggi. Purtroppo, gli imballaggi sono sempre più complessi, multimateriali e spesso il consumatore può commettere degli errori.

La proposta finale della Commissione, quella che è stata appunto messa sul tavolo a fine novembre, non prevede un'armonizzazione totale di quelli che sono i colori, quindi da quel punto di vista ciò che crea molta ansietà tra le autorità locali, tra i Comuni, tra le Regioni. La Commissione non ha armonizzato i colori, quindi siamo perfettamente al corrente che ci sono colori differenti anche all'interno dello stesso Paese e ci sono state campagne di sensibilizzazione del consumatore e quindi non avrebbe senso armonizzare a questo stadio i colori dei recipienti o delle buste a livello europeo. Quello che contiene la nuova direttiva è l'obbligo di assicurarsi che ci sia un pittogramma, un logo identico, che sia contenuto sia nell'imballaggio, che nel contenitore o nella busta di raccolta dei rifiuti, per far sì che sia facile a qualsiasi consumatore, guardando questo pittogramma, questo logo, di individuare molto facilmente in quale dei differenti contenitori dove mettere l'imballaggio o, nel caso di un imballaggio composto, come separarlo.

Questo è qualcosa che viene proprio dall'esperienza a livello di Stati membri, nel senso che i primi a fare questo sono stati i danesi e adesso si è esteso a tutto il resto dei Paesi nordici. Si chiamano *nordic pictograms*, i pittogrammi del nord. Fondamentalmente la Commissione elaborerà dei suoi pittogrammi, che poi dovranno essere apposti sia sull'imballaggio che sul contenitore per la raccolta dei rifiuti.

L'altra cosa importante, sempre per le autorità locali, che è una proposta di Regolamento sugli imballaggi, abbiamo anche regolamentato alcune cose particolarmente rilevanti per l'Italia, dove c'è molta plastica biodegradabile e compostabile. Abbiamo messo un obbligo che alcuni tipi di imballaggi, come gli adesivi che vengono trovati sulla frutta e la verdura, come le buste di tè o le capsule del caffè o le buste di plastica ultrasottili, possono essere immesse sul mercato se sono biodegradabili e compostabili. In questa maniera si evita che ci sia micro-produzione da plastiche convenzionali nel *compost*, perché poi abbiamo visto che molto spesso non sempre sono fatte con plastica compostabile ma il consumatore ha la tendenza a gettarle nel *compost*. Quindi, abbiamo regolamentato che questi quattro tipi di imballaggi dovranno essere compostabili.

Soprattutto, siamo andati anche a intervenire a monte, nel senso che...Questo riguarda meno voi autorità locali, ma l'approccio della Commissione è anche di trasformare questi strumenti della prima generazione. C'è stata una prima ondata di legislazione sui rifiuti, che era basata piuttosto su

direttive, l'abbiamo trasformata in regolamenti, così possiamo anche mettere degli obblighi in capo agli operatori economici.

Faccio un esempio. Abbiamo visto che il problema degli imballaggi non è solo la raccolta e poi il riciclo, che spetta a voi come autorità regionale e poi comunale, ma è anche il problema del modo in cui quell'imballaggio viene progettato. Molto spesso l'imballaggio è progettato in una maniera che è difficilmente riciclabile a fine del suo ciclo di vita.

Quindi, lì siamo intervenuti con tutta una serie di normative nella nuova proposta che poi dovrà essere adottata dal Parlamento e gli Stati membri. Una delle idee è che si vengano a stabilire delle classi di *performance* a livello di riciclabilità del *packaging*. Quindi, ci saranno delle classi A, B, C, D, E, un po' come esistono le classi di *performance* a livello di efficienza energetica quando comprate un frigorifero, ormai tutti conosco benissimo il sistema europeo della tripla A, della A che indica quello che è l'efficientamento energetico. Da questo punto le classi indicheranno quella che è la riciclabilità. Questo è un po' il quadro.

Come ho detto, è una legislazione che è anche molto in evoluzione, perché ci sono stati molti cambiamenti.

Le ultime due parole volevo dirle sulla proposta di Regolamento delle batterie che ormai dovrebbe essere adottato definitivamente entro giugno di quest'anno. Regola adesso il nuovo Regolamento di tutte le batterie ma quello che è rilevante, soprattutto per le autorità regionali e comunali, è il fatto che sono stati aumentati i tassi di raccolta differenziata per quanto riguarda le batterie portatili, quindi quelle di qualsiasi oggetto elettronico o elettrico che avete dentro casa. Per quanto riguarda le batterie portatili ci sono dei *target* di raccolta prima entro il 2030, del 65 per cento, e poi entro il 2035, entro il 70 per cento.

Questo è anche importante perché l'attuale tasso medio di raccolta delle batterie portatili, delle cosiddette pile in italiano, è circa il 45 per cento come media europea. Quindi, il salto che dovrà essere fatto da qui al 2030 al 2035, è molto elevato.

Direi che questi sono i punti principali che volevo toccare.

Se ci sono delle domande resto ovviamente a disposizione.

**Presidente CALIANDRO.** Grazie, dottore, la ringrazio molto per il prezioso contributo.

Adesso darei la parola all'onorevole Paolo Borchia. È collegato? Si sta per collegare, mi dicono.

Onorevole Borchia, ci sente?

**On. Paolo BORCHIA, parlamentare europeo.** Buongiorno, mi sentite?

**Presidente CALIANDRO.** Sì, la sentiamo bene. A lei la relazione relativa all'Obiettivo n. 8, trasporto merci ecologico. Prego, onorevole.

**On. BORCHIA.** Buongiorno.

Innanzitutto, vi ringrazio per l'invito. Anzi, mi scuso per il ritardo con il quale mi sono collegato.

Fondamentalmente, in estrema sintesi, la proposta legata al pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci fa parte del programma di lavoro della Commissione Europea per il 2023 nell'ambito delle politiche contemplate del *Green Deal* europeo.

In particolar modo stiamo parlando di un'attesa legata a quattro proposte, la prima delle quali relativa al trasporto internazionale di merci e passeggeri e all'aumento della quota del traffico ferroviario.

Fondamentalmente, l'aumento della quota di trasporto ferroviario richiede chiaramente un migliore accesso alle infrastrutture, in particolare per quanto concerne il trasporto merci internazionale.



Questa iniziativa è finalizzata a proporre misure per gestire al meglio, coordinare e quindi aumentare la capacità delle ferrovie.

Il secondo *file* è relativo alla revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni in base alle norme attuali dell'Unione. I veicoli commerciali, che nell'Unione Europea trasportano merci o passeggeri su strada, devono rispettare pesi e dimensioni consentite.

Questa iniziativa valuterà se le regole garantiscono o meno un buon funzionamento del mercato unico e se migliorano le prestazioni ambientali di questi veicoli con la capacità di salvaguardare il tema della sicurezza stradale.

Poi, sulla base di questi risultati, la Commissione valuterà le opzioni per affrontare eventuali falle normative e di mercato che saranno eventualmente individuate.

Il terzo *file* è relativo alla revisione della direttiva sul trasporto combinato. Questa è una direttiva che sostiene il passaggio dal trasporto merci su strada ad altre metodologie di trasporto a basse emissioni, come le vie navigabili interne, il trasporto marittimo, oppure il trasporto ferroviario.

Alla luce delle richieste di maggiore ambizione del *Green Deal* europeo e della necessità di attuare i principi, chi inquina paga e chi utilizza paga. Questa sarà un'iniziativa che andrà ad esaminare quali operazioni di trasporto dovrebbero essere sostenute e quali misure di sostegno sarebbero più efficaci a tal riguardo.

Io citerei anche l'iniziativa *CountEmission EU*. Questa è un'iniziativa che stabilisce un quadro comune per calcolare e comunicare le emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti e può essere applicato sia al settore passeggeri che al settore merci. L'obiettivo è di consentire ai fornitori di servizi di monitorare e ridurre le loro emissioni, migliorare l'efficienza dei loro servizi di trasporto consentendo contestualmente agli utenti di scegliere quella che sarà l'evoluzione più sostenibile.

In aggiunta a queste iniziative, le Istituzioni europee in questi anni hanno lavorato ad altri testi legislativi che impattano in maniera significativa sul settore del trasporto merci. Basti pensare al pacchetto *Fit for 55* e alle proposte come quelle sul mini-ETS che comporterà l'inclusione del trasporto stradale nel sistema di scambio di quote per le emissioni di CO<sub>2</sub>, alle proposte legislative sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di autoveicoli leggeri e pesanti.

Inoltre, la direttiva Euro 7, con cui si chiedono *standard* più ambiziosi nei prossimi anni per ridurre le emissioni di anidride carbonica dei veicoli.

Citerei anche il Regolamento cosiddetto AFIR che si va a basare su un'infrastruttura per i combustibili alternativi e mira a realizzare l'infrastruttura per l'approvvigionamento energetico. Principalmente stiamo parlando di elettrico ed idrogeno.

Infine, citiamo la revisione del Regolamento TEN-T attualmente in fase di discussione nell'ambito europeo con cui si intende aggiornare le reti di trasporto europeo e recepire soprattutto i nuovi orientamenti a carattere ambientale che sono stati implementati da parte dell'Unione Europea.

Poi, se posso condividere con voi una valutazione un po' più politica, sicuramente c'è grande attesa, c'è grande interesse per l'adozione da parte della Commissione Europea del pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci, che includerà misure rilevanti per il futuro del settore. In particolar modo, mi riferisco alla revisione della direttiva sul trasporto combinato, che ormai ha superato tanti tentativi, visti i fallimenti delle passate revisioni che si sono verificate negli ultimi vent'anni.

Importante sarà la revisione del quadro del trasporto combinato al fine di creare un contesto in grado di incentivare la multi modalità e l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, compresa la digitalizzazione dei servizi.

Inoltre, sarà importante prestare molta attenzione sul tema finanziario e della competitività, specialmente per quello che riguarda le norme per gli aiuti di Stato, gli strumenti a disposizione delle imprese, per far sì che il trasporto combinato sia effettivamente vantaggioso per i diversi attori della filiera dei trasporti.

Inoltre, direi massima attenzione per la direttiva sui pesi e sulle dimensioni, per comprendere anche quello che chiaramente sarà il suo impatto settoriale per quanto riguarda l'Italia.

Infine, mi avvio alle conclusioni. Più in generale, sulle politiche con una maggiore connotazione ambientale, abbiamo espresso in più sedi la nostra preoccupazione e lo scetticismo nei confronti di misure che vadano a causare un'eccessiva tassazione del trasporto stradale e la necessità di ridurre gli oneri per gli operatori, piuttosto che aggravare, visto che crediamo che in una transizione ambientale energetica sia necessario andare a lavorare sui meccanismi premiali, quelli più incentivanti, piuttosto che su quelli più penalizzanti e sanzionatori. Questo vale per l'ETS, vale per la direttiva sulla CO2 e per l'euro 7.

Per cui, sul fronte delle infrastrutture parimenti cerchiamo di promuovere sempre la neutralità tecnologica, la diversificazione dell'approvvigionamento, la necessità di lasciare alcuni margini al mercato, alla ricerca, all'innovazione e all'individuazione delle tecnologie del futuro.

Questo mi sentivo di condividere con voi.

Mi auguro di non aver sforato il tempo che gentilmente mi avete concesso e rimango a disposizione. Grazie mille.

**Presidente CALIANDRO.** La ringrazio, onorevole. È stato perfetto. Non ho nessuna lamentela.

**On. BORCHIA.** Fa piacere.

**Presidente CALIANDRO.** Chiedo ai consiglieri se ci sono degli interventi rispetto alle relazioni o se si riservano di farlo il 12 come per prassi. Come preferite? Facci, prego.

**Consigliere FACCI.** Sicuramente la mattinata è stata molto ricca di contributi e di spunti, sono state commentate delle *slide*, quindi dal mio punto di vista, personalmente, preferisco riordinare un attimo le informazioni ricevute per far arrivare... Tanto abbiamo sicuramente una fase successiva di incontro dove potremmo fare delle osservazioni.

Anche perché avrei comunque fatto delle osservazioni di merito rispetto alle relazioni dell'assessore Priolo e dell'assessore Corsini, ma anche dell'assessore Lori.

Il fatto che oggi abbiamo dovuto lasciare la Commissione per impegni renderebbe il mio intervento un po' monco. Quindi, mi riservo sicuramente un aggiornamento di questa interlocuzione.

**Presidente CALIANDRO.** Grazie, condivido l'approccio. Anche perché sul parere poi ci sarà da fare emendamenti, proposte e lì la discussione...

Se non ci fossero altri interventi concluderei i lavori. Ringrazio gli intervenuti.

Soprattutto, ci tenevo un attimo – mi ero fatto un appunto – a citare l'ultima cosa a conclusione dei lavori della giornata. Troppi fogli. I ringraziamenti allo sportello *Europe Direct*, la delegazione della Regione Emilia-Romagna a Bruxelles per la collaborazione. Chiaramente, il fatto che ci sarà la seduta finale, quindi il ritorno, la restituzione di questo percorso che abbiamo avviato oggi, il 12 aprile con ogni probabilità nella tarda mattinata, in quel caso.

Buona giornata, i lavori si concludono qui.