

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-06654 Fregolent: Realizzazione di un impianto di dissalazione in località Piana di Mola, a Capoliveri (LI)	172
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	189
5-06655 Gagliardi: Proroga del termine di emanazione del decreto interministeriale recante le modalità esecutive della sorveglianza radiometrica sui prodotti semilavorati metallici	173
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	191
5-06656 Rotta: Attuazione dell'accordo di programma quadro per il disinquinamento del fiume Fratta Gorzone, anche alla luce della realizzazione del secondo stralcio per il prolungamento del collettore nel territorio di Cologna Veneta (VE)	173
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	192
5-06657 Mazzetti: Iniziative e risorse per la tutela dei parchi e delle aree protette regionali .	173
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	194
5-06658 Maraia: Misure per il rilevamento e la riparazione delle perdite nelle infrastrutture del gas metano	174
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	195
5-06659 Foti: Realizzazione di invasi per la captazione dell'acqua ad uso agricolo	175
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	196

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/520 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione. Atto n. 268 (<i>Esame e rinvio</i>)	175
Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE. Atto n. 293 (<i>Esame e rinvio</i>)	179
Proposta di piano per la transizione ecologica. Atto n. 297 (<i>Esame e rinvio</i>)	183

SEDE CONSULTIVA:

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2020. C. 3258 Governo, approvato dal Senato.	
Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021. C. 3259 Governo, approvato dal Senato.	
Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2021 (relativamente alle parti di competenza).	
Tabella n. 9: Stato di previsione del Ministero della transizione ecologica per l'anno finanziario 2021.	

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'anno finanziario 2021 (relativamente alle parti di competenza) (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli</i>)	187
ALLEGATO 7 (<i>Relazione approvata dalla Commissione</i>)	197
ALLEGATO 8 (<i>Relazione approvata dalla Commissione</i>)	198
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	188

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 15 settembre 2021. — Presidenza della presidente Alessia ROTTA. — Interviene la sottosegretaria di Stato per la transizione ecologica, Ilaria Fontana.

La seduta comincia alle 13.35.

Alessia ROTTA, *presidente*, avverte che la pubblicità della seduta sarà assicurata – ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del Regolamento e la prassi applicativa dei pareri della Giunta del Regolamento del 14 luglio 2004 e 26 giugno 2013 – anche attraverso la *web-tv* della Camera dei Deputati. Ne dispone, pertanto, l'attivazione.

L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 135-ter del Regolamento, aventi ad oggetto questioni di competenza del Ministero della Transizione ecologica.

Ricorda che, per ciascuna interrogazione, il presentatore ha facoltà di illustrarla per non più di un minuto, mentre il rappresentante del Governo ha non più di tre minuti per la risposta. Successivamente, l'interrogante ha facoltà di replica, per non più di due minuti.

5-06654 Fregolent: Realizzazione di un impianto di dissalazione in località Piana di Mola, a Capoliveri (LI).

Cosimo Maria FERRI (IV), *cofirmatario*, illustra l'interrogazione in titolo, rappresentando la propria amarezza rispetto al contrasto tra i proclami del Governo riguardo all'ecologia e all'ambiente e la presa d'atto che in un'isola straordinaria come l'isola d'Elba si voglia risolvere il problema dell'assenza indica con un dissalatore, alla

cui realizzazione conseguiranno problemi di inquinamento e criticità ambientali non solo per gli abitanti di Capoliveri ma per tutti gli abitanti dell'isola. Fa presente che il Senato ha da poco licenziato in Commissione la cosiddetta « legge salvamare », che all'articolo 11 prevede l'utilizzo di dissalatori solo come ultima *ratio* rispetto al problema dell'approvvigionamento idrico. Rappresenta inoltre la ferma contrarietà del comune di Capoliveri per un'opera costosa e estremamente critica e per questo chiede un intervento incisivo del Governo.

La Sottosegretaria di Stato Ilaria FONTANA, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Cosimo Maria FERRI (IV), replicando, si dichiara totalmente insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che lo lascia senza parole. Quattordici milioni di euro, che a lui risultano essere addirittura venti, non sono noccioline, ma risorse utilizzabili per vari scopi, tra i quali prevenire l'aumento delle bollette elettriche, tema di grande attualità. Il progetto iniziale del 2011 è stato modificato per le criticità che presentava, e per questo è stata riconvocata la Conferenza dei servizi nella quale il comune di Capoliveri ha manifestato la forte contrarietà sotto il profilo ambientale oltre che la carenza del requisito di pubblica utilità rispetto all'opera in oggetto.

Nell'isola ci sono circa settecento pozzi, si potrebbero realizzare degli invasi, si potrebbe ricorrere alle navi dissalatrici o attivare soluzioni alternative senza dover ricorrere ad una soluzione, quella del dissalatore, che preleva un metro cubo di acqua dal mare e lo rigetta in acqua dopo aver

utilizzato acidi anticorrosivi che danneggiano l'ambiente. La regione, che dalla risposta sembra non recedere dai suoi intenti, si assume a suo giudizio una seria responsabilità nell'attuazione di questo progetto, che personalmente continuerà a monitorare al fine di prevenirne la realizzazione anche, se dovesse servire, attraverso azioni giudiziarie.

5-06655 Gagliardi: Proroga del termine di emanazione del decreto interministeriale recante le modalità esecutive della sorveglianza radiometrica sui prodotti semilavorati metallici.

Manuela GAGLIARDI (CI), illustra l'interrogazione in titolo, chiedendo al Governo la disponibilità a confrontarsi con associazioni e soggetti interessati sul tema oggetto dell'atto.

La Sottosegretaria di Stato Ilaria FONTANA, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Manuela GAGLIARDI (CI), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta fornita dalla rappresentante del Governo, che ha evidenziato chiaramente che la necessità della proroga è condivisa. Chiede al Governo di poter fornire aggiornamenti con riguardo ai tempi di emanazione del decreto, per rassicurare il comparto, dal momento che i suoi contenuti incidono sul lavoro delle aziende e sulle procedure che queste sono tenute ad adottare. Auspica che si pervenga ad un testo condiviso con le associazioni di categoria. Sottolineando favorevolmente la concessione della proroga, tiene a evidenziare l'opportunità di un regime transitorio che consenta alle imprese siderurgiche e metallurgiche di continuare a lavorare, stante anche il disagio rappresentato dall'aumento delle materie prime.

5-06656 Rotta: Attuazione dell'accordo di programma quadro per il disinquinamento del fiume Fratta Gorzone, anche alla luce della realizzazione

del secondo stralcio per il prolungamento del collettore nel territorio di Cologna Veneta (VE).

Alessia ROTTA (PD) illustra l'interrogazione in titolo, che tratta un tema più volte posto all'attenzione del Governo in passato, rispetto al quale è infatti stato stipulato un accordo integrativo Stato regione per la tutela delle risorse idriche del territorio.

La Sottosegretaria di Stato Ilaria FONTANA, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Alessia ROTTA (PD), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta fornita dalla rappresentante del Governo, che ringrazia. Sottolinea positivamente la notizia della convocazione del Comitato tecnico regionale VIA. Alla luce del grande investimento messo in campo dal Governo, tiene a precisare che la situazione non appare così sotto controllo come la rappresentante del Governo afferma nella risposta e richiama al riguardo le numerosissime notizie allarmanti e segnalazioni da parte dei cittadini. La riunione del Comitato, dopo la quale sarà opportuno tornare sull'argomento, sarà pertanto fondamentale per assumere le corrette decisioni istruttorie che dichiara fin d'ora di voler attentamente monitorare.

5-06657 Mazzetti: Iniziative e risorse per la tutela dei parchi e delle aree protette regionali.

Erica MAZZETTI (FI), illustra l'interrogazione in titolo. Tiene a sottolineare che il territorio nazionale è ricco di aree protette di cui il 50 per cento circa di carattere nazionale e il 50 per cento a carattere regionale. I parchi rappresentano una risorsa economica e turistica, nonché luoghi di attrazione, ma anche siti a presidio del territorio rispetto ai danni naturali o dolosi che su questo si verificano. È pertanto opportuno e condivisibile destinare risorse ai parchi nazionali, a suo giudizio non solo per la loro digitalizzazione, ma è fondamentale assegnare a quelli nazionali, ma soprattutto a quelli regionali, risorse finanziarie e umane adeguate alle loro funzioni.

La Sottosegretaria di Stato Ilaria FONTANA, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Erica MAZZETTI (FI), replicando, si dichiara non pienamente soddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo. A suo giudizio il problema dei parchi, sia nazionali che regionali, non è lo scarso livello di digitalizzazione – che tuttavia è opportuno implementare ed estendere anche ai parchi regionali – bensì l'assenza di risorse finanziarie e umane adeguate. Chiede pertanto al Governo di prendere in seria considerazione il tema oggetto dell'interrogazione, anche valutando l'ipotesi di attribuire alle regioni stanziamenti specifici che possano servire alla gestione dei parchi che negli ultimi anni si è complicata anche in ragione dell'ampliamento di molti di essi e del potenziamento dei servizi al loro interno.

Condividendo positivamente la sperimentazione cui faceva riferimento la rappresentante del Governo, ritiene che non sia l'unico elemento in grado di risolvere le problematiche che affliggono i parchi ed esprime preoccupazione per le affermazioni secondo le quali al momento mancherebbero i requisiti per poterla estendere anche alle aree protette regionali.

Preannuncia che continuerà a sollecitare il Governo sulla necessità di una equiparazione vera dei parchi regionali a quelli nazionali.

5-06658 Maraia: Misure per il rilevamento e la riparazione delle perdite nelle infrastrutture del gas metano.

Generoso MARAIA (M5S), illustra l'interrogazione in titolo, che ha ad oggetto un tema di attualità come quello del gas. A differenza del Ministro Cingolani che ha messo l'accento sugli aumenti in bolletta, il proprio gruppo vorrebbe invece porre l'accento sullo spreco di gas generato dalle perdite e dagli sfiati degli impianti di idrocarburi in Italia e in Europa, denunciato da una recente inchiesta giornalistica che ha

messo in evidenza l'impatto negativo sull'effetto serra determinato da tali perdite.

La Sottosegretaria di Stato Ilaria FONTANA, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Alberto ZOLEZZI (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia la rappresentante del Governo per la risposta, che contiene alcuni elementi che fanno ben sperare. In particolare, il proprio gruppo monitorerà le strategie di contenimento, e in particolare la tecnica LDAR (*Leak detection and repair*) citata nella risposta, che auspica possa dare i risultati attesi. Già nel 2013 alcune pubblicazioni scientifiche riportavano il dato delle perdite di gas metano in alcuni siti italiani e del 2015 sono alcune lettere inviate all'allora Ministro dell'ambiente che riportavano dati peggiori di quelli precedentemente dichiarati. Lo studio citato nell'interrogazione rileva che nel 90 per cento dei siti sono state registrate perdite e reca proposte volte a ridurre le emissioni fuggitive di una grande percentuale già a partire dal 2025. Il problema esiste, per quanto le aziende lo minimizzino, ma in aiuto possono venire i satelliti che mostrano dati più precisi. Invita il Governo a valutare la compresenza su alcuni territori di numerosi problemi di carattere ambientale, e cita al riguardo la Pianura padana che si sta desertificando, e i raddoppi delle centrali termonucleari che sta progettando Terna non fanno ben sperare. Alcuni territori devono quindi contemporaneamente farsi carico del problema delle perdite di gas e dell'eventuale raddoppio delle centrali termonucleari, nonché, in alcuni casi, anche della presenza di trivelle.

Comprende che la transizione ecologica è un tema difficile da affrontare e deve tener conto di molti elementi. La notizia delle perdite di gas non è tranquillizzante e pertanto preannuncia che stimolerà al riguardo il Ministero con fermezza ad occuparsene.

5-06659 Foti: Realizzazione di invasi per la captazione dell'acqua ad uso agricolo.

Tommaso FOTI (FDI), intervenendo da remoto, illustra l'interrogazione in titolo. Osserva che le alte temperature della scorsa estate, percepite da tutti, hanno influito in modo fortemente negativo sulla possibilità di captazione delle acque in canali di irrigazione, con danni consistenti all'agricoltura. Fa presente che alcune regioni non concedono deroghe al deflusso minimo vitale, o le concedono in tempi non compatibili con le necessità delle aziende agricole. Rileva l'opportunità che anche i piccoli invasi rientrino nel piano nazionale di ripresa e resilienza, soprattutto in quei casi in cui la programmazione locale li prevede.

La Sottosegretaria di Stato Ilaria FONTANA, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Tommaso FOTI (FDI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dalla rappresentante del Governo, che giudica addirittura sconcertante. I microinvasi rientrano nella pianificazione territoriale in numerose regioni italiane e nessuno ha sollevato mai profili di incompatibilità con la normativa europea, che hanno ragione di esistere solo se il microinvaso compromette il deflusso minimo delle acque. Gli efficientamenti delle strutture idriche, che si riferiscono quindi a strutture già esistenti, a cui si faceva riferimento nella risposta, comportano a volte addirittura una riduzione dello stoccaggio di acqua negli invasi, per gli elementi di natura strutturale che fanno oggi ritenere incompatibili le quantità precedentemente previste. Sul deflusso minimo vitale ha già fatto presente alla rappresentante del Governo la possibilità delle deroghe da parte delle regioni, che tuttavia non vengono concesse o, come già rappresentato, vengono concesse con ritardo compromettendo le colture.

Prende atto, quindi, della chiusura manifestata dal Governo, che confligge tuttavia con quanto si legge sui siti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e della agricoltura, che invita la rappresentante del Governo a leggere.

Alessia ROTTA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.25.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 15 settembre 2021. — Presidenza della presidente Alessia ROTTA.

La seduta comincia alle 14.35.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/520 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione.

Atto n. 268.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo in titolo.

Alessia ROTTA, *presidente*, fa presente che, la presidenza nel corso della riunione dell'Ufficio di presidenza della scorsa settimana ha acquisito l'assenso dei gruppi a richiedere al Governo di poter disporre di tempi congrui per espressione del parere.

Ricorda che l'atto in esame è stato assegnato lo scorso 5 agosto, in quanto era imminente la scadenza della delega conferita con la legge di delegazione europea 2019-2020 che, come noto, prevede uno « scorrimento » di tre mesi del termine finale di esercizio delle deleghe ove necessario per consentire alle Commissioni parlamentari di esprimersi. Queste ultime hanno 40 giorni di tempo che, nel caso di specie, sono scaduti il 14 settembre 2021.

Avverte altresì che sullo schema di decreto legislativo in oggetto – originariamente assegnato con riserva – è pervenuto il parere favorevole della Conferenza Unificata. Pertanto, la Commissione sarebbe

adesso comunque nelle condizioni di pronunciarsi.

Si riserva di chiedere al rappresentante del Governo se intenda consentire l'espressione del prescritto parere su questo atto nonché sull'atto 282, in materia di sicurezza delle infrastrutture oltre il termine fissato, verosimilmente entro la prima metà del mese di ottobre, termine che appare compatibile con l'esigenza che l'Esecutivo a sua volta disponga del tempo sufficiente per la deliberazione definitiva, stante che il termine per l'esercizio della delega scadrà il prossimo 8 novembre.

Roberto TRAVERSI (M5S), *relatore*, fa presente che il termine per l'espressione del parere è venuto a scadenza il 14 settembre scorso. È invece fissato al 19 ottobre 2021 il termine per il recepimento della direttiva.

Quanto al termine di esercizio della delega conferita dalla legge di delegazione europea per il 2019-2020 (legge n. 53 del 2021), esso risulterebbe scaduto lo scorso 8 agosto ma, per effetto dello « scorrimento » di ulteriori tre mesi che si produce se lo schema di decreto è sottoposto all'esame parlamentare a ridosso della scadenza del suddetto termine, esso verrà adesso a scadenza il prossimo 8 novembre, come anticipato dalla presidente.

Per quanto riguarda la direttiva che si intende recepire, la finalità consiste essenzialmente nel realizzare una diffusione capillare dei sistemi di telepedaggio negli Stati membri e nei paesi limitrofi e disporre di sistemi affidabili, di facile utilizzo, efficienti in termini di costi ed adeguati allo sviluppo futuro della politica di tariffazione, nonché alla futura evoluzione tecnologica, consentendo ai fornitori del servizio europeo di telepedaggio (SET) di accedere al mercato in maniera più semplice e non discriminatoria.

La direttiva provvede al riassetto complessivo della disciplina vigente in materia di interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, costituita da atti di natura normativa ed amministrativa. Essa tiene infatti conto delle altre disposizioni europee in materia e, segnatamente, della Decisione della Commissione 2009/750/CE sulla

definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici nonché dei due regolamenti integrativi ed attuativi della direttiva 2019/520, ossia il regolamento delegato 2020/203 della Commissione ed il regolamento di esecuzione 2020/204 della Commissione.

Passando ad una breve descrizione del contenuto dello schema, esso si compone di 28 articoli e 4 allegati di cui i sintetizzano di seguito i contenuti.

L'articolo 1 individua le finalità e l'ambito di applicazione dello schema di decreto che, come evidenziato in precedenza, è volto a recepire quanto previsto dalla direttiva (UE) 2019/520.

Per quanto attiene l'ambito di applicazione si evidenzia che la disciplina di cui allo schema di decreto, contenuta negli articoli da 3 a 20, in merito al servizio europeo di telepedaggio (di seguito S.E.T.) non è applicabile ai sistemi di pedaggio stradale che non sono considerati dei telepedaggi nonché ai sistemi di pedaggio di piccole dimensioni e strettamente locali per i quali i costi di adeguamento alle prescrizioni dello schema di decreto sarebbero sproporzionati rispetto ai benefici.

In questi casi si prevede che l'applicazione della relativa disciplina riveste un carattere facoltativo.

L'articolo 2 contiene una serie di definizioni riprese dalla direttiva.

L'articolo 3 individua le soluzioni tecnologiche di cui debbono essere dotati i nuovi sistemi di telepedaggio stradale per le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi stessi a partire dal 19 ottobre 2021.

Le tecnologie previste sono: il posizionamento satellitare (compatibile con i sistemi Galileo ed EGNOS); le comunicazioni radiomobili; la tecnologia a microonde a 5,8 Ghz.

Lo stesso articolo 3, inoltre, prevede che tutti i dispositivi di telepedaggio esistenti, che utilizzano altre tecnologie, devono conformarsi ad una delle tecnologie sopradescritte.

Viene introdotta, infine, una deroga, fino al 31 dicembre 2027 per le apparecchiature da fornire agli utenti dei veicoli leggeri che possono utilizzare la sola tecnologia micro-

onde a 5,8 GHz in quei settori del S.E.T. che non richiedono la presenza delle altre due tecnologie previste.

L'articolo 4 definisce la procedura per la registrazione nel registro elettronico nazionale dei fornitori del SET, definendo i requisiti di cui devono essere in possesso ai fini della registrazione (certificazione EN ISO 9001, apparecchiature tecniche, comprovata competenza, adeguata capacità finanziaria, piano per la gestione globale dei rischi, requisiti di onorabilità).

L'articolo 5 concerne i diritti e gli obblighi dei fornitori del S.E.T.

In particolare, tra gli obblighi si segnala che i fornitori del S.E.T. debbono concludere contratti, con riguardo al settore in questione, sul territorio di almeno quattro Stati membri dell'Unione Europea entro 36 mesi dalla registrazione e, in un dato Stato membro, entro 24 mesi dalla conclusione del primo contratto dello Stato membro in questione.

L'articolo 6 disciplina i diritti e gli obblighi degli esattori di pedaggio.

Si stabilisce, in particolare, che qualora venga individuato un nuovo sistema di telepedaggio stradale, l'esattore dei pedaggi è tenuto a trasmettere all'ufficio responsabile della tenuta dei registri elettronici la dichiarazione relativa al proprio dominio di competenza del S.E.T. in modo che i potenziali fornitori possano provvedere alle relative procedure di accreditamento.

Vi è poi un principio di non discriminazione in base al quale gli esattori di pedaggi debbono accettare qualsiasi fornitore del S.E.T., che presenti i relativi requisiti, e che richiede di fornire il servizio.

Al contempo gli esattori dei pedaggi non possono imporre ai fornitori del S.E.T. di utilizzare soluzioni o processi tecnici specifici che ostacolino l'interoperabilità.

Per quanto riguarda la remunerazione, l'articolo 7 stabilisce che i fornitori del S.E.T. hanno diritto ad una remunerazione da parte dell'esattore dei pedaggi e che la metodologia per la definizione della remunerazione dei relativi fornitori del servizio deve essere trasparente, non discriminatoria e identica per tutti i fornitori che si siano accreditati.

L'articolo 8, per quanto concerne i pedaggi, prevede che ai fini della determinazione del regime tariffario da applicare ad un determinato veicolo, qualora vi sia una discrepanza della classificazione dei veicoli fornita dall'esattore di pedaggi rispetto a quella utilizzata dal fornitore del S.E.T. prevalga la classificazione dei veicoli fornita dall'esattore di pedaggi.

L'articolo 9 stabilisce che i documenti contabili dei soggetti che forniscono servizi di pedaggio debbono riportare in maniera chiara e distinta i costi e i ricavi connessi alla prestazione dei servizi resi.

L'articolo 10, nel contemplare i diritti e gli obblighi degli utenti del S.E.T. prevede, in particolare, che sia consentito agli utenti abbonarsi al servizio per il tramite di qualsiasi fornitore a prescindere dalla nazionalità, dallo Stato membro di residenza o dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo.

L'articolo 11 richiama l'organismo di conciliazione che era stato previsto dall'articolo 31 della legge n. 97 del 2013 e che è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Tra i compiti che lo schema di decreto legislativo attribuisce all'organismo di conciliazione vi è quello di facilitare la mediazione tra gli esattori di pedaggi con un settore del S.E.T. situato nel territorio nazionale e i fornitori del S.E.T. che hanno stipulato contratti o sono impegnati in negoziati contrattuali con tali esattori. L'organismo di conciliazione, inoltre, deve verificare che le condizioni contrattuali imposte da un esattore di pedaggi ai fornitori del S.E.T. non siano discriminatorie e che la remunerazione dei fornitori stessi sia conforme ai principi di cui all'articolo 7.

L'articolo 12 stabilisce che il S.E.T. debba essere fornito agli utenti come servizio continuo ed unico, mentre l'articolo 13 prevede, con riguardo all'utilizzo dei dati sul traffico relativi ai clienti dei diversi fornitori di servizio di pedaggio, la possibilità da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la richiesta del Ministero stesso di accedere a tali dati per le politiche in materia di circolazione stra-

dale e per il miglioramento della gestione del traffico.

L'articolo 14 disciplina i componenti di interoperabilità.

In particolare l'articolo stabilisce che qualora venga istituito un nuovo sistema di telepedaggio stradale sul territorio nazionale, l'esattore di pedaggi debba individuare e pubblicare una programmazione dettagliata del processo di valutazione della conformità alle specifiche tecniche e dell'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità che consenta l'accREDITAMENTO dei fornitori del S.E.T. interessati al lancio operativo del nuovo sistema.

Tale programmazione deve essere in grado di consentire l'accREDITAMENTO o la richiesta di riaccREDITAMENTO dei fornitori del S.E.T. che siano interessati, almeno un mese prima dell'entrata in operatività del nuovo sistema o del sistema modificato.

L'articolo 15 disciplina i casi in cui si verificano eventuali problematiche dovute al mancato soddisfacimento delle prescrizioni previste per i componenti di interoperabilità, che rechino una marcatura CE.

Si prevede, infatti, che al verificarsi di tali problematiche il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa adottare le misure necessarie per limitarne l'ambito di applicazione o per vietarne l'uso o, in casi estremi, il ritiro dal commercio dei componenti stessi.

L'articolo 16 stabilisce che le eventuali decisioni adottate dal Ministero e le relative valutazioni sulla conformità e sull'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità debbono essere motivate e notificate al produttore interessato, al fornitore del S.E.T. o ai loro mandatarî con l'indicazione dei mezzi di impugnazione previsti dalla normativa vigente ed i termini entro i quali possano essere esperiti i relativi ricorsi.

L'articolo 17 disciplina i principi generali che devono essere garantiti dagli organismi notificati incaricati di eseguire o controllare la procedura di valutazione della conformità alle specifiche tecniche o all'idoneità dell'utilizzo. In particolare i soggetti interessati ad accREDITARSI quali organismi notificati per il controllo debbono presentare domanda ad ACCREDIA che,

come noto, è l'organismo nazionale italiano di accREDITAMENTO. Lo stesso articolo 17 prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa revocare l'autorizzazione all'organismo notificato che non risulti più conforme ai criteri minimi stabiliti per l'accREDITAMENTO stesso.

L'articolo 18 rinvia ad un successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'individuazione della direzione generale che dovrà operare quale ufficio di contatto unico per i fornitori del S.E.T., mentre l'articolo 19 disciplina la tenuta dei registri elettronici nazionali del S.E.T. presso l'ufficio unico di contatto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'articolo 20 disciplina la procedura per avviare dei sistemi pilota di telepedaggio che utilizzino nuove tecnologie che non siano conformi a quelle contenute nel presente decreto. A tale riguardo si stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa utilizzare il sistema pilota per un periodo iniziale di tre anni previa autorizzazione della Commissione europea.

L'articolo 21 disciplina la procedura per lo scambio di informazioni tra gli Stati membri con obiettivo di consentire l'identificazione dei veicoli e dei relativi proprietari o intestatari rispetto ai quali è stato accertato il mancato pagamento di un pedaggio stradale. A tale proposito lo stesso articolo precisa che i dati ottenuti interrogando il sistema siano utilizzati esclusivamente al fine di stabilire la responsabilità personale del mancato pagamento del pedaggio.

L'articolo 22 individua le modalità con le quali l'esattore dei pedaggi informa il proprietario, l'intestatario del veicolo o la persona altrimenti identificata come sospetta del mancato pagamento del pedaggio stradale.

Le informazioni che debbono essere fornite comprendono anche le conseguenze giuridiche del mancato pagamento di un pedaggio stradale nel territorio nel quale esso sia verificato.

L'articolo 23 disciplina i procedimenti relativi alla richiesta di dati da parte dell'esattore dei pedaggi.

In particolare si prevede che il punto di contatto nazionale fornisca all'esattore di pedaggi che lo richieda i dati ottenuti mediante lo scambio di informazioni così come disciplinato dall'articolo 21 dello schema di decreto legislativo.

L'articolo 24 stabilisce l'obbligo, da parte del punto di contatto nazionale, di trasmettere alla Commissione europea una relazione entro il 19 aprile 2023 e, successivamente, ogni tre anni, in merito allo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi.

L'articolo 25 stabilisce l'applicazione della normativa nazionale sulla protezione dei dati anche alle informazioni che vengono scambiate attraverso le procedure individuate dallo schema di decreto legislativo.

Si stabilisce inoltre che i soggetti interessati godono dei diritti di informazione, accesso, rettifica, cancellazione, limitazione del trattamento, nonché di presentazione di denuncia al Garante per la protezione dei dati personali, al risarcimento e al ricorso giurisdizionale secondo quanto stabilito dalla normativa vigente.

L'articolo 26 disciplina le modalità di aggiornamento degli allegati, mentre l'articolo 27 reca una clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 28, infine, stabilisce al 19 ottobre del 2021 l'entrata in vigore del provvedimento in esame.

Segnala, infine, che lo schema di decreto legislativo contiene quattro allegati recanti il modello tipo di dichiarazione settore del SET che deve essere compilata da parte degli esattori di pedaggio (Allegato I), il modello tipo per la comunicazione dei dati da parte dei fornitori del S.E.T. ai fini dell'inserimento nel registro elettronico di cui agli articoli 4 e 19 (Allegato II), i dati necessari ad effettuare una ricerca automatizzata allo scopo di identificare un veicolo in merito al quale è stato accertato il mancato pagamento di pedaggio stradale (Allegato III) il modello per la lettera di informazione da inviare alla persona so-

spettata di mancato pagamento del pedaggio stradale (Allegato IV).

Anticipa ai colleghi una questione a suo giudizio meritevole di attenzione ovvero la formulazione dell'articolo 6 che, a suo giudizio, non dovrebbe in alcun caso porre ostacoli all'ingresso di nuovi operatori nel sistema. Sarebbe opportuno a tal fine valutare se il sistema sia esageratamente chiuso rispetto ai nuovi ingressi e, al riguardo, si mette a disposizione per un eventuale confronto con i colleghi che lo desiderassero.

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

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE.

Atto n. 293.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo in titolo.

Alessia ROTTA, *presidente*, ricorda che l'atto in esame è stato assegnato lo scorso 7 agosto, in quanto era imminente la scadenza della delega conferita con la legge di delegazione europea 2019-2020 che, come noto, prevede uno «scorrimento» di tre mesi del termine finale di esercizio delle deleghe ove necessario per consentire alle Commissioni parlamentari di esprimersi. Queste ultime hanno 40 giorni di tempo che, nel caso di specie, scadono il prossimo 16 settembre 2021.

Al riguardo, la presidenza nel corso della riunione dell'Ufficio di presidenza della scorsa settimana ha acquisito l'assenso dei gruppi a richiedere al Governo di poter disporre di tempi congrui per espressione del parere, al fine di consentire che la Commissione si pronunci entro la prima metà del mese di ottobre su questo atto e sugli altri schemi di decreto pendenti.

Avverte altresì che lo schema di decreto legislativo in oggetto è stato assegnato con

riserva, non essendo ancora pervenuto il parere della Conferenza Unificata. Pertanto, la Commissione non è nelle condizioni di pronunciarsi.

Con riguardo al termine per l'espressione del parere oltre il termine fissato, il rappresentante del Governo ha già anticipato informalmente l'invito alla Commissione a concluderne l'esame non oltre il 7 ottobre prossimo.

Roberto TRAVERSI (M5S), *relatore*, fa presente che il termine per l'espressione del parere verrà a scadenza il prossimo 16 settembre 2021, anche se l'assegnazione alla Commissione è avvenuta con riserva, non essendo il testo corredato dal parere della Conferenza Unificata.

Tuttavia, il termine per il recepimento della direttiva è già scaduto il 28 giugno 2021 e risulta altresì avviata una procedura di infrazione (2021_0272), attualmente allo stato di messa in mora.

Quanto al termine di esercizio della delega conferita dalla legge di delegazione europea per il 2019-2020 (legge n. 53 del 2021), esso risulterebbe scaduto lo scorso 8 agosto ma, per effetto dello « scorrimento » di ulteriori tre mesi che si produce se lo schema di decreto è sottoposto all'esame parlamentare a ridosso della scadenza del suddetto termine, esso verrà adesso a scadenza il prossimo 8 novembre.

La direttiva oggetto di attuazione è compresa nell'Allegato A della citata legge n. 53, senza che per essa siano quindi dettato specifici criteri e principi direttivi e si propone la finalità di allineare la legislazione unionale alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (« convenzione MARPOL »), la quale ha stabilito i divieti generali relativi agli scarichi delle navi in mare, nonché le condizioni alle quali alcuni tipi di rifiuti possono essere scaricati nell'ambiente marino.

Lo schema di decreto legislativo in esame, composto da 19 articoli e sei allegati, Sostituisce integralmente la normativa vigente contenuta nel decreto legislativo n. 182 del 2003.

L'articolo 1 individua il duplice obiettivo dell'atto in esame. Da un lato, la protezione

dell'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato e, dall'altro lato, la salvaguardia del buon funzionamento del traffico marittimo, migliorando la disponibilità e l'uso di « adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti stessi presso tali impianti ».

L'articolo 2 reca le definizioni. Merita in questa sede segnalare che il comma 2 specifica la natura dei rifiuti delle navi sulla base della classificazione introdotta dal Codice dell'ambiente. Pertanto i rifiuti delle navi sono considerati « rifiuti speciali » – ai sensi dell'articolo 183, comma 1, lettera a), del Codice – mentre sono « rifiuti urbani » quelli prodotti dai passeggeri e dall'equipaggio, nonché i rifiuti accidentalmente pescati. Si ricorda che questi ultimi sono presi in considerazione anche dal progetto di legge cosiddetto « Salvamare » approvato dalla Camera e attualmente all'esame dell'Assemblea del Senato che li definisce includendovi anche ciò che è raccolto nei laghi, nei fiumi e nelle lagune durante le operazioni di pesca e sono equiparati ai rifiuti delle navi.

L'articolo 3 indica l'ambito di applicazione del provvedimento, che comprende in sostanza le navi che fanno scalo o che operano in un porto dello Stato e tutti i porti dello Stato. Le autorità competenti sono però autorizzate ad escludere la zona di ancoraggio dall'applicazione delle norme relative alla notifica anticipata dei rifiuti (articolo 6), al conferimento dei rifiuti delle navi (articolo 7) ed ai sistemi di recupero dei costi (articolo 8), al fine di evitare « ingiustificati ritardi per le navi ». I commi 3 e 4 affidano a decreti interministeriali, da adottare entro centoventi giorni, il compito di conformare alla disciplina posta in materia di conferimento di rifiuti le regole riguardanti le navi militari e le navi delle Forze di polizia ad ordinamento civile, che sono quindi escluse dall'ambito di applicazione del provvedimento in esame.

L'articolo 4 reca disposizioni in materia di impianti portuali di raccolta. In primo luogo si prevede che ogni porto sia dotato, con oneri a carico del gestore del servizio,

di impianti e servizi portuali di raccolta dei rifiuti adeguati alle caratteristiche del porto e del suo volume di traffico e conformi alla normativa di sicurezza e prevenzione incendi (commi 1, 2 e 5). Si specifica che il Piano di raccolta di cui all'articolo 5 deve regolamentare adempimenti e modalità operative per il loro utilizzo tali da non determinare alle navi ingiustificati ritardi, con tariffe il cui ammontare non ne disincentivi l'uso (comma 3). A tal fine deve essere previsto anche un meccanismo di indennizzo da corrispondere qualora invece si verificano ritardi ingiustificati, nella forma di riduzione della tariffa dovuta (comma 10), rimanendo salvo il diritto al risarcimento del danno. Inoltre il comma 9 demanda a un decreto del MITE, da adottare entro novanta giorni, il compito di stabilire modalità di segnalazione di eventuali inadeguatezze degli impianti all'Organizzazione marittima internazionale e allo Stato di approdo. Il comma 7 specifica che l'affidamento dei lavori di realizzazione degli impianti portuali di raccolta e la stessa raccolta dei rifiuti, ha luogo in conformità della legislazione nazionale e unionale, con particolare riferimento al regolamento (UE) 352/2017 che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti. Il gestore degli impianti portuali così individuato ha l'obbligo, ai sensi del comma 4, di provvedere a una gestione dei rifiuti delle navi che assicuri la tutela ambientale, raccogliendo separatamente i rifiuti in modo da « facilitarne il riutilizzo e il riciclaggio ». A questo fine – puntualizza il comma 6 – gli impianti fissi devono essere titolari di autorizzazione per la gestione dei rifiuti prevista dal Codice dell'ambiente.

L'articolo 5 disciplina le procedure di predisposizione, approvazione e l'operatività del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, da adottare entro dodici mesi, individuando i soggetti pubblici coinvolti e disponendone la comunicazione agli operatori delle navi, con particolare riferimento a disponibilità di impianti e tariffe applicate.

Se ne prevede l'aggiornamento con cadenza almeno quinquennale anche se il comma 7 autorizza la mera convalida dei piani esistenti ma, rispetto al testo della direttiva, aggiunge in questo caso l'onere di « previa consultazione degli stessi soggetti che devono essere sentiti in sede di redazione ». Il comma 8 specifica poi che i piccoli porti non commerciali possono essere esentati dalle norme sopra descritte, qualora siano integrati nel sistema di raccolta di rifiuti comunale. Sul punto andrebbe peraltro verificato se il riferimento normativo interno – che si riferisce ai soli commi da 1 a 4 – sia corretto o debba essere inteso con riguardo all'intero articolo 5.

L'articolo 6 disciplina la notifica anticipata dei rifiuti. In particolare, gli operatori hanno l'obbligo di compilare « in modo veritiero e preciso » il modulo (Allegato 2), recante i dati concernenti i rifiuti e la loro natura, da trasmettere anticipatamente ai gestori dell'impianto di raccolta, agli uffici di sanità marittima, agli uffici veterinari e al chimico del porto (comma 4). Le informazioni relative alla notifica anticipata devono essere condivise per via elettronica all'interno del sistema « SafeSeaNet » (comma 2). Il comma 5 esenta da tale obbligo dall'obbligo i pescherecci di stazza inferiore a 300 tonnellate, esenzione che andrebbe verificata in relazione alla circostanza che la direttiva trova applicazione per tutte le « navi », e nella definizione di nave comprende i pescherecci (n. 1 dell'art. 2, par. 1). Altre esenzioni riguardano le navi in servizio di linea e i mezzi che svolgono attività di raccolta e di trasporto rifiuti. L'articolo 7 disciplina il conferimento dei rifiuti delle navi, da effettuare all'atto dell'approdo e prima di lasciare il porto, certificata da una ricevuta rilasciata « senza ingiustificati ritardi », e registrata sul sistema SafeSeaNet. La norma in commento prevede talune eccezioni, rimettendole al controllo dell'Autorità competente. Il comma 8 specifica che il conferimento di rifiuti prodotti dalle navi è considerato « immissione in libera pratica », quindi soggiace al regime della merce non proveniente dall'Unione europea che acquisisce

la posizione doganale di merce UE. Viene quindi richiamata la normativa speciale vigente per i rifiuti sanitari ed alimentari prodotti a bordo di mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali.

Si segnala infine – sempre per la sua possibile sovrapposizione con la proposta di legge « salvamare » – che per la definizione delle modalità di raccolta, trasporto e conferimento dei rifiuti accidentalmente pescati, o di quelli raccolti nell’ambito di specifiche campagne, il comma 9 prevede la stipula di apposite convenzioni o accordi di programma tra le autorità competenti – o i soggetti deputati alla gestione dei rifiuti – e le associazioni di rappresentanza delle imprese di settore.

L’articolo 8 disciplina il Sistema di recupero dei costi per la raccolta e il trattamento dei rifiuti delle navi mediante l’imposizione di tariffe a carico delle navi che approdano nel porto (comma 1) determinate dall’Autorità competente. Con riferimento all’entità delle tariffe, il comma 2 specifica che esse devono essere proporzionate ed adeguate, in modo da non costituire un incentivo per le navi a scaricare i rifiuti in mare e il comma 5 precisa che devono essere « eque, trasparenti, facilmente identificabili e non discriminatorie », rispecchiando i costi degli impianti e dei servizi resi disponibili o utilizzati.

L’Allegato 4 dell’atto in esame (« Categorie di costi e di entrate nette connesse al funzionamento e all’amministrazione degli impianti di raccolta ») elenca gli elementi di cui si compone la tariffa: costi diretti (derivanti dall’effettivo conferimento dei rifiuti delle navi), indiretti (derivanti dalla gestione del sistema nel porto) e entrate nette (proventi legati al sistema di gestione dei rifiuti ma anche dai finanziamenti regionali e nazionali disponibili).

Un regime particolare è applicabile ad alcuni tipi di rifiuti, tra cui i rifiuti accidentalmente pescati, per i quali non vi è obbligo di corresponsione della tariffa. I relativi costi possono essere coperti anche attraverso sistemi di finanziamenti alternativi.

Sono poi consentite riduzioni delle tariffe in base al tipo di attività a cui è adibita

la nave, con particolare riferimento al trasporto marittimo a corto raggio, ovvero alla sua capacità di produrre minori quantità di rifiuti, nonché per i pescherecci e le imbarcazioni da diporto omologati per un massimo di dodici passeggeri e navi addette ai servizi portuali o impegnate, per periodi di almeno un mese, ad attività di lavori (comma 9), riduzione che non risulta peraltro trovare corrispondenza nell’articolo 8 della direttiva, così come si prevede (al comma 8) un sistema di garanzia di riscossione delle tariffe che non risulta prevista dalla direttiva.

L’articolo 9 consente alcune esenzioni dagli obblighi in materia di notifica anticipata dei rifiuti (articolo 6), conferimento dei rifiuti dalle navi (articolo 7, comma 1) e sistemi di recupero dei costi (articolo 8) per alcune fattispecie, previa autorizzazione dell’Autorità competente.

Gli articoli 10 e 11 disciplinano le ispezioni da parte delle Autorità marittime – con oneri a carico del soggetto controllato – che possono essere anche casuali ma in numero fissato in percentuale (15 per cento) al numero totale di navi che facciano scalo nei propri porti ogni anno. L’Autorità marittima seleziona le navi da ispezionare ai sensi dell’articolo 11 della direttiva, che rimette la definizione dei criteri ad un atto esecutivo della Commissione.

Gli articoli 12, 13 e 14 dispongono in merito al sistema elettronico di comunicazione e di scambio di informazioni fra gli Stati membri.

In particolare, l’articolo 13 disciplina le modalità per la comunicazione e lo scambio di informazioni fra gli Stati, basandosi sul sistema dell’Unione per lo scambio di dati marittimi « SafeSeaNet », sotto la responsabilità delle Autorità competenti che devono assicurare che i dati rilevanti siano inseriti entro 15 giorni. L’articolo 14 disciplina invece la condivisione di informazioni relative alle ispezioni nella banca dati sulle ispezioni THETIS.

L’articolo 15 prevede che le Autorità competenti e i gestori degli impianti portuali provvedano affinché vi sia una adeguata formazione del personale per lo svol-

gimento del proprio lavoro sul trattamento dei rifiuti.

L'articolo 16 reca le sanzioni, che riproducono sostanzialmente quelle vigenti, attualmente previste dall'articolo 13 del decreto legislativo n. 182 del 2003, ad eccezione della fattispecie riguardante l'inadempimento dell'obbligo di notifica preventiva (articolo 6, comma 1) la cui sanzione pecuniaria è di minor rigore (da duemila a diecimila euro, mentre attualmente è da tremila a trentamila euro). Il comma 6 specifica che le sanzioni di minor rigore si applicano anche alle violazioni già commesse alla data di entrata in vigore del decreto legislativo in titolo, limitatamente ai procedimenti sanzionatori per i quali non sia stata notificata ordinanza o ingiunzione.

Le disposizioni finali – articoli 17, 18 e 19 – contengono rispettivamente la clausola di invarianza finanziaria (articolo 17), la clausola di cedevolezza rispetto alle competenze legislative delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano (articolo 18) nonché l'abrogazione espressa del decreto legislativo n. 182 del 2003, sostituito integralmente dal provvedimento in esame.

Quanto ai sei allegati, l'allegato 1 indica i contenuti dei piani di raccolta e gestione dei rifiuti nei porti; gli allegati 2 e 3 recano i moduli di notifica anticipata per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali e la ricevuta; l'allegato 4 reca le categorie di costi e di entrate nette connesse al funzionamento e all'amministrazione degli impianti portuali di raccolta. L'allegato 5 reca il certificato di esenzione. L'allegato A reca le informazioni sul sistema di raccolta e gestione dei rifiuti delle navi da fornire agli operatori e dagli utenti del porto.

Sottolinea quella che a suo giudizio è una debolezza dell'impianto normativo ovvero la mancata previsione della possibilità – per i porti minori che non sono ricompresi nell'ambito di competenza di un'Autorità di Sistema portuale – di rimettere la raccolta dei rifiuti al comune titolare della gestione dei rifiuti sul territorio in cui insiste il porto medesimo.

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

Proposta di piano per la transizione ecologica.

Atto n. 297.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della proposta in titolo.

Stefania PEZZOPANE (PD), *relatrice*, intervenendo da remoto, fa presente preliminarmente che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere entro il prossimo 7 ottobre 2021.

Ricorda che l'atto in esame risulta previsto dall'articolo 4 del decreto-legge n. 22 del 2021, che ne affida la redazione all'apposito Comitato interministeriale (CITE), al fine di coordinare le politiche in materia di: *a)* riduzione delle emissioni di gas climalteranti; *b)* mobilità sostenibile; *c)* contrasto del dissesto idrogeologico e del consumo del suolo; *c-bis)* mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici; *d)* risorse idriche e relative infrastrutture; *e)* qualità dell'aria; *f)* economia circolare; *f-bis)* bioeconomia circolare e fiscalità ambientale, ivi compresi i sussidi ambientali e la finanza climatica e sostenibile.

La norma in commento specifica altresì che il Piano individua le azioni, le misure, le fonti di finanziamento, il relativo cronoprogramma, nonché le amministrazioni competenti all'attuazione delle singole misure.

Il documento in esame si articola in quattro parti – di cui il paragrafo 3 è denominato « proposta per il piano per la transizione ecologica » – e un'appendice con gli allegati.

La premessa evidenzia che tale piano « intende fornire informazioni di base e un inquadramento generale sulla strategia per la transizione ecologica, dare un quadro concettuale che accompagni gli interventi del piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e promuovere una riflessione su questi temi ».

Nel primo paragrafo – in funzione di sommario – si richiama il contesto internazionale, che vede come riferimento l'Agenda ONU 2030 per lo sviluppo sostenibile e il Green Deal lanciato dall'UE e i suoi 5 macro-obiettivi (neutralità climatica, azzeramento dell'inquinamento, adattamento ai cambiamenti climatici, ripristino della biodiversità e degli ecosistemi, transizione verso l'economia circolare e la bioeconomia).

Tali macro-obiettivi sono articolati in 8 aree di intervento, a ciascuna delle quali è dedicata una specifica analisi nel dossier predisposto dagli Uffici, a cui si rinvia. Si tratta dei seguenti obiettivi: 1) Decarbonizzazione; 2) Mobilità sostenibile; 3) Miglioramento della qualità dell'aria; 4) Contrasto al consumo di suolo e al dissesto idrogeologico; 5) Risorse idriche e relative infrastrutture; 6) Biodiversità; 7) Tutela del mare; 8) Promozione dell'economia circolare.

Dal punto di vista degli investimenti necessari, nel PTE si evidenzia che « ai fondi del PNRR dovranno affiancarsi, per le misure di competenza, i fondi della coesione europea e nazionale e i fondi di bilancio ordinario gestiti dalla pubblica amministrazione centrale e dagli enti territoriali e contemporaneamente, dovrà essere promossa l'attivazione di ulteriori investimenti da parte degli operatori privati e pubblico-privati ».

Il PTE ricorda che il piano è frutto del lavoro collettivo del Comitato interministeriale della transizione ecologica (CITE) e che si sviluppa a partire dalle linee già delineate dal PNRR proiettandole al completo raggiungimento degli obiettivi al 2050. Viene inoltre sottolineato che il Comitato interministeriale per la transizione ecologica avrà la responsabilità della programmazione e del monitoraggio del processo fino al raggiungimento del suo fine.

Nel documento sono quindi evidenziati alcuni profili rilevanti per la *governance* e il monitoraggio del Piano, riguardanti la legalità e la fiscalità. Con riguardo a quest'ultimo aspetto, viene ricordato che l'applicazione dell'accisa sui prodotti energetici, opportunamente modulata anche in relazione alle emissioni di CO₂ e delle altre

emissioni di gas serra, può essere utilizzata per correggere le esternalità negative sociali, legate ad effetti ambientali e sulla salute umana.

Oltre ai contenuti illustrati, che sono approfonditi nell'allegato 1 al piano, il PTE fornisce (nell'allegato 2) una sintesi delle principali politiche internazionali, europee e nazionali nelle materie della transizione ecologica e (nell'allegato 3) il cronoprogramma di implementazione del PTE nel quadro delle misure previste dal PNRR. Infine nell'allegato 4 sono proposti alcuni indicatori da utilizzare per il monitoraggio.

Il secondo paragrafo – « Il futuro che vogliamo » – intende tracciare le tappe per la trasformazione ambientale, economica e socio-politica ritenuta necessaria per avviare mutamenti di lungo periodo. Questi hanno la finalità di determinare la radicale trasformazione degli assetti economici, industriali e sociali necessari a scongiurare il pericolo che i cambiamenti climatici in corso e la riduzione della biodiversità compromettano i progressi e i benefici raggiunti dal genere umano.

Tale paragrafo si articola in una prima sezione dedicata ai documenti internazionali. Oltre che sul *Green Deal*, il piano è basato sui seguenti documenti internazionali sui cui contenuti si rinvia al dossier degli Uffici: 1) l'Accordo di Parigi, sottoscritto nel dicembre 2015 sui cambiamenti climatici e il contenimento del riscaldamento globale; 2) l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, che ingloba 17 obiettivi per lo sviluppo sostenibile.

Principalmente il Piano si inserisce comunque all'interno del *Green deal*, il programma europeo per una nuova crescita sostenibile dell'Unione europea, finalizzato a rendere l'Europa il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050.

Per il finanziamento del *Green deal* sono state messe a disposizione specifiche risorse all'interno di « *Next Generation EU* » (NGEU). In particolare, il 37 per cento delle risorse complessivamente richieste dagli Stati membri nei rispettivi PNRR è dedicato a interventi di contrasto al cambiamento climatico. Specifiche risorse sono poi disponibili all'interno del Fondo spe-

ziale per una transizione giusta, focalizzato al sostegno delle attività che più di altre risentiranno negativamente dell'impatto di tale transizione, con una dotazione di 17,5 miliardi di euro.

Al fine di raggiungere gli obiettivi proposti, la Commissione europea ha presentato il 14 luglio 2021 una serie di proposte, in cui si rivede e si aggiorna la normativa dell'UE. Tali dodici strumenti legislativi assieme costituiscono il cd. pacchetto « pronti per il 55 per cento » (Fit for 55).

In estrema sintesi, tra le proposte che il Governo individua come particolarmente importanti si ricordano quelle relative alla revisione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) e nei settori non compresi nell'EU ETS, alla revisione della direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili, ad un insieme di misure atte a ridurre le emissioni nel settore dei trasporti stradali nonché all'istituzione di un Fondo sociale per il clima.

Il documento richiama quindi uno scenario globale in cui si individuano le sfide legate:

1) al cambiamento climatico e inquinamento, determinati in primis dalla diffusione delle fonti fossili in virtù della loro densità energetica e versatilità;

2) alla trasformazione dei processi energetici;

3) alla sovrappopolazione, malnutrizione e spreco di cibo;

4) alle minacce alla biodiversità.

Nell'ambito del paragrafo in commento, nella sezione denominata « non lasciare indietro nessuno » il piano sottolinea quindi il principio fondamentale secondo il quale « nessuno deve essere lasciato indietro ». La transizione verso la neutralità climatica e digitale intende essere un processo condiviso e sostenuto dai cittadini italiani ed europei con la loro partecipazione attiva. Affinché abbia successo, nel suo orizzonte deve includere target economico-sociali ambiziosi e indicare la strada per raggiungerli:

maggior solidarietà tra generazioni; parità di genere; valorizzazione dei giovani; superamento dei divari territoriali; posti di lavoro e migliori condizioni di vita; educazione, formazione e innovazione di qualità; protezione sociale e sanitaria adeguata.

Nell'ambito del paragrafo in commento, nella sezione denominata la difesa del lavoro, Pilastro sociale della transizione, il Governo puntualizza come la transizione energetica ed il *phase-out* dai combustibili fossili avranno come prevedibile conseguenza anche la trasformazione radicale di intere filiere produttive.

Proprio questo determinerà la necessità di politiche di sostegno al lavoro e di integrare la dimensione sociale, anche in virtù della rilevanza del Piano per le prossime generazioni e in omaggio al principio fondamentale per cui « nessuno deve essere lasciato indietro ». Si prevede in particolare la necessità di attivare specifici interventi di politiche attive per il lavoro, ricorrendo a ammortizzatori sociali ma anche a percorsi di formazione specifica e riqualificazione.

In questo ambito, si evidenzia in particolare l'importanza di dedicare più risorse alla ricerca scientifica, rafforzando le sinergie fra attori e finanziamenti pubblici già disponibili e creando interconnessioni stabili tra il mondo di ricerca, università, start-up e imprese. Si intende così favorire il trasferimento tecnologico in grado di ridurre gli impatti ambientali del sistema produttivo.

Altrettanto importante è ritenuta nel documento l'attività di prospezione delle tendenze future (*foresight*) atta a pianificare azioni di breve termine partendo da visioni e prospettive di lungo termine.

Il documento evidenzia che il *foresight* 'non intende prevedere il futuro, ma lo esplora tracciando i percorsi di transizione' necessari a delineare soluzioni alle problematiche delle nostre società.

Per i profili di interesse mi limito quindi a sottolineare i principali contenuti delle 8 aree di intervento in cui si sostanzia la proposta di piano.

Quanto alla decarbonizzazione, il PTE ricorda che le tappe della decarbonizza-

zione italiana sono scandite dagli impegni europei (« net zero » al 2050 e riduzione del 55 per cento al 2030 delle emissioni di CO₂ rispetto al 1990) e che la quota di elettrificazione del sistema dovrà progressivamente tendere e superare quota 50 per cento. L'apporto delle energie rinnovabili alla generazione elettrica dovrà raggiungere almeno il 72 per cento al 2030 e coprire al 2050 quote prossime al 100 per cento del mix energetico primario complessivo.

Con riferimento alla Mobilità sostenibile, il PTE ricorda l'obiettivo « net zero » per trasporto navale ed aereo e la spinta su alta velocità e traffico merci su rotaia, nonché che il PNRR rappresenta un cambio di passo verso la mobilità sostenibile, con investimenti nel periodo 2021-26 per circa 38 miliardi di euro nelle Missioni 2 e 3.

Il PTE ricorda altresì che nel periodo successivo al 2030, per centrare l'obiettivo di decarbonizzazione completa, almeno il 50 per cento delle motorizzazioni dovrà essere elettrico. Un peso analogo dovranno avere idrogeno, biocarburanti e carburanti sintetici ad impatto zero. In un quadro coordinato a livello europeo i sussidi ai combustibili fossili dovranno essere progressivamente eliminati mentre al trasporto aereo, marittimo e dei veicoli su strada dovrà essere valutata la possibilità di estendere il sistema ETS.

In relazione all'obiettivo del Miglioramento della qualità dell'aria, il PTE sottolinea che molte misure previste dal PNRR avranno effetti positivi sulla qualità dell'aria entro il 2026 e che il PTE stesso predispone una serie di misure per rispettare gli obiettivi europei di riduzione degli inquinanti al 2030 e le ambizioni poste dal Piano *Toward Zero Pollution* della Commissione europea.

Il PTE sottolinea altresì che un'attenzione particolare andrà riservata all'impiego di biomasse e bioenergie e a una progressiva riduzione delle emissioni del settore agricolo (come l'ammoniaca). Gli obiettivi al 2050 prevedono il rispetto dei valori molto più cautelativi stabiliti dall'Organizzazione mondiale della sanità. Misure

verranno prese anche per il contrasto dell'inquinamento indoor.

Venendo all'obiettivo del contrasto al consumo di suolo e al dissesto idrogeologico, il piano indica l'obiettivo di arrivare a un consumo zero netto entro il 2030, sia minimizzando gli interventi di artificializzazione, sia aumentando il ripristino naturale delle aree più compromesse, quali gli ambiti urbani e le coste. Il Piano prevede altresì di mettere in sicurezza il territorio rafforzando la *governance* e un sistema di monitoraggio avanzato che diano coerenza a un programma nazionale di prevenzione e contrasto.

Per quanto concerne l'area di intervento relativa alle risorse idriche e relative infrastrutture, il PTE sottolinea che entro il 2026 gli interventi previsti dal PNRR, per 4,3 miliardi di euro, intendono potenziare infrastrutture di approvvigionamento idrico primario, reti di distribuzione, fognature e depuratori, soprattutto nel Meridione, digitalizzare e distrettualizzare le reti di distribuzione, ridurre del 15 per cento le dispersioni di rete e ottimizzare i sistemi di irrigazione nel 12 per cento delle aree agricole.

Per la stessa data sono previste riforme per rafforzare il Piano nazionale degli interventi nel settore idrico e rendere più efficiente la gestione delle acque con la formazione di consorzi pubblico-privato a livello sovracomunale.

In riferimento al tema della biodiversità, in linea con la strategia europea, il PTE prevede un consistente potenziamento delle aree protette (dal 10 al 30 per cento), l'adozione di « soluzioni basate sulla natura » per il ripristino degli ecosistemi degradati e una forte spinta nel monitoraggio a fini scientifici su habitat e specie a rischio.

I parchi nazionali e le aree marine protette verranno digitalizzati entro il 2026 per monitorare pressioni e stato delle specie, semplificare le procedure amministrative e migliorare i servizi ai visitatori.

In relazione alle foreste il PTE sottolinea che è essenziale promuovere una loro tutela attiva attraverso forme di gestione sostenibile, una loro espansione in aree

residuali e degradate e la valorizzazione nazionale del legname quale duraturo stoccaggio di carbonio.

Il PTE prevede inoltre il rafforzamento della biodiversità nelle 14 aree metropolitane attraverso un programma di forestazione urbana (con la piantagione di 6,6 milioni di alberi) e di ripristino degli *habitat* degradati. Anche i fiumi verranno interessati da massicci interventi di rinaturalizzazione, a partire dal Po, per garantire la loro funzione essenziale di corridoi ecologici.

L'obiettivo della Tutela del mare è declinato nel PTE partendo da quanto previsto, in termini di investimenti, nel PNRR nelle attività di ricerca e osservazione dei fondali e degli habitat marini, anche attraverso il potenziamento di una flotta dedicata, e che l'obiettivo delle ricerche è avere il 90 per cento dei sistemi marini e costieri mappati e monitorati, e il 20 per cento restaurati.

Gli obiettivi di conservazione prevedono di portare al 30 per cento l'estensione delle aree marine protette, di cui il 10 per cento con forme rigorose di protezione entro il 2030. Altre misure al 2030 riguardano il contrasto della pesca illegale, azioni coordinate con altri Paesi per la minimizzazione dei rifiuti marini e la promozione del turismo sostenibile.

Infine per la Promozione dell'economia circolare, il PTE sottolinea che l'economia circolare è una sfida epocale che punta all'eco-progettazione di prodotti durevoli e riparabili per prevenire la produzione di rifiuti e massimizzarne il recupero, il riutilizzo e il riciclo.

A questo fine verrà pubblicata (entro il 2022) la nuova « Strategia nazionale per l'economia circolare » con l'obiettivo di promuovere una economia circolare avanzata e di conseguenza una prevenzione spinta della produzione di scarti e rifiuti (-50 per cento) entro il 2040. La Strategia punta anche al potenziamento della bioeconomia circolare.

Parallelamente verrà portata a termine l'ottimizzazione della gestione dei rifiuti su tutto il territorio nazionale avviata dal PNRR per rispettare gli obiettivi europei al 2030-

2040 per imballaggi, plastica, tessuti, carta, alluminio, rifiuti da demolizione, rifiuti elettrici ed elettronici e per ridurre lo spreco di acqua e alimenti.

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

La seduta termina alle 15.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 15 settembre 2021. — Presidenza della Presidente Alessia ROTTA. — Interviene la sottosegretaria di Stato per la transizione ecologica, Ilaria Fontana.

La seduta comincia alle 15.30.

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2020.

C. 3258 Governo, approvato dal Senato.

Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021.

C. 3259 Governo, approvato dal Senato.

Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2021 (relativamente alle parti di competenza).

Tabella n. 9: Stato di previsione del Ministero della transizione ecologica per l'anno finanziario 2021.

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'anno finanziario 2021 (relativamente alle parti di competenza).

(Parere alla V Commissione).

(Seguito esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli).

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti, rinviato nella seduta del 14 settembre scorso.

Alessia ROTTA (PD), *presidente*, comunica che non sono stati presentati emendamenti.

Rossella MURONI (M-MAIE-PSI-FE), *relatrice*, presenta una proposta di relazione favorevole sul disegno di legge recante Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2020 (*vedi allegato 7*).

La Sottosegretaria di Stato Ilaria FONTANA dichiara di condividere i contenuti della proposta della relatrice.

La Commissione approva la proposta di relazione favorevole presentata dalla relatrice sul disegno di legge recante Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2020 (*vedi allegato 7*).

Rossella MURONI (M-MAIE-PSI-FE), *relatrice*, illustra una proposta di relazione favorevole sul disegno di legge recante Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021, per le parti di competenza (*vedi allegato 8*).

La Sottosegretaria di Stato Ilaria FONTANA dichiara di condividere i contenuti della proposta della relatrice.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di relazione favorevole presentata dalla relatrice sul disegno di legge recante Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021, per le parti di competenza (*vedi allegato 8*).

La Commissione nomina quindi, la deputata Rossella Muroeni quale relatrice, ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento, affinché possa partecipare, per riferirvi, alle sedute della Commissione Bilancio.

La seduta termina alle 15.45.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Mercoledì 15 settembre 2021.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.45 alle 15.50.

ALLEGATO 1

5-06654 Fregolent: Realizzazione di un impianto di dissalazione in località Piana di Mola, a Capoliveri (LI).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste dagli Onorevoli interroganti la Regione Toscana, richiesta di elementi di risposta, ha rappresentato che la costruzione di un dissalatore in località Piano di Mola, nel comune di Capoliveri (isola dell'Elba) si è resa indispensabile a causa della vetustà delle infrastrutture esistenti, il che espone il territorio a crisi idriche ed a vulnerabilità.

La Regione ha inoltre rappresentato che il progetto del dissalatore di Mola è stato previsto sin dal 2011 nell'ambito di un più ampio Accordo di Programma sottoscritto da tutti i Comuni dell'isola, dalla Autorità Idrica Toscana (Ait) e dalla Regione, che aveva come finalità il rientro dei parametri di boro e arsenico presenti negli acquedotti pubblici.

Il progetto in questione – prosegue l'Ente regionale – si è reso indispensabile a causa dell'avvicinarsi del termine della vita utile dell'acquedotto sottomarino che garantisce, per il 65 per cento, il fabbisogno complessivo dell'isola. L'opera, peraltro, risulta inserita sia negli strumenti di programmazione Regionale (PAER) e sia negli strumenti di settore, quali il Piano di Gestione dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale e Piano d'Ambito dell'AIT approvato nel 2016 con procedura di VAS.

Nel Piano d'Ambito l'intervento in questione è previsto dal Piano degli Interventi Strategici in cui è prevista l'integrazione della risorsa locale dell'isola con 160 litri al secondo provenienti da dissalazione.

Pertanto la realizzazione del dissalatore, che risponde al 50 per cento del fabbisogno previsto (80 litri al secondo), non sarebbe rinviabile in quanto rappresenterebbe la soluzione, in termini di investimenti, più economica e rapida per

poter far fronte a un eventuale guasto della condotta sottomarina, mantenendo allo stesso tempo la situazione dell'approvvigionamento idrico gestibile anche durante il periodo estivo.

Attualmente per il dissalatore di Mola esiste un progetto definitivo approvato dall'AIT ai sensi, dell'articolo 158-*bis* del decreto legislativo n. 152 del 2006 (Testo unico ambientale), e dell'articolo 22 della legge regionale Toscana n. 69 del 2012 con decreto DG 62/2017. L'approvazione è avvenuta a seguito del procedimento regionale di Verifica di Assoggettabilità alla VIA conclusosi con il decreto di esclusione n. 4515 del 2017.

Inoltre, con l'«Accordo di Programma per l'approvvigionamento idropotabile dell'Isola d'Elba al fine di garantirne l'autonomia idrica – Dissalatore di Capoliveri, Lotto 1, Stralcio 1», sottoscritto dalla Regione Toscana e dall'Autorità Idrica nel 2019, l'opera è stata riconosciuta come strategica ai sensi della legge regionale 35 del 2011.

Si precisa, altresì, che il costo complessivo dell'impianto nel progetto approvato è di 14,56 milioni di euro, di cui 8 derivanti da finanziamenti pubblici e, per la restante parte, dalla tariffa del servizio idrico integrato (SII).

In seguito, con Decreto del DG di AIT n. 89/2021 è stata approvata la variante progettuale delle opere a mare, che risulta conforme agli strumenti urbanistici vigenti e recepisce le prescrizioni degli enti competenti in materia di tutela dei beni paesaggistici (Soprintendenza).

Anche la variante progettuale delle opere a mare è stata oggetto di procedimento regionale di Verifica di Assoggettabilità alla VIA, conclusosi con il decreto di esclusione n. 561 del 2021.

Si specifica poi che il sito interessato dalla costruzione dell'opera si trova ad oltre 1 Km di distanza dall'area protetta SIC/SIR della Zona Umida di Mola.

Inoltre, si rappresenta che nell'area del Golfo Stella dell'isola non risultano presenti siti della Rete Natura 2000 con estensione a mare. In particolare, la ZPS menzionata dagli Onorevoli interroganti (IT5160102) ha estensione a terra e non presenta obiettivi di conservazione riconducibili ad ambienti marini.

L'opera in questione concorre, pertanto, insieme ad altri interventi, a perseguire il duplice scopo di assicurare il raggiungimento dell'autonomia idrica dell'isola d'Elba

e di ridurre il prelievo di acqua proveniente dalla Val di Cornia.

Conclusivamente, la Regione Toscana invita a considerare la realizzazione dell'impianto anche in un'ottica di lungo periodo, ovvero con finalità sia di economia circolare, per un riutilizzo di prossimità delle acque reflue depurate, e sia di sviluppo economico per il sostegno alle attività turistiche e l'indotto che queste generano, quali attività fondamentali per l'economia dell'Elba.

Per il resto, non ho da evidenziare profili di competenza del Ministero da me rappresentato.

ALLEGATO 2

5-06655 Gagliardi: Proroga del termine di emanazione del decreto interministeriale recante le modalità esecutive della sorveglianza radiometrica sui prodotti semilavorati metallici.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste dall'Onorevole interrogante, si osserva che la sorveglianza radiometrica su materiali, o prodotti semilavorati metallici o prodotti in metallo è prevista dal decreto legislativo n. 101 del 2020 articolo 72, comma 3, il quale prevede l'emanazione, entro 120 giorni dall'entrata in vigore, di un decreto del Ministero della transizione ecologica, per la definizione delle modalità esecutive e dell'oggetto dei controlli radiometrici, nonché dei contenuti della formazione del personale addetto e delle condizioni di riconoscimento delle certificazioni dei controlli effettuati da paesi terzi.

Inoltre, il comma 4, del sopra citato articolo, nelle more dell'approvazione del decreto di cui al comma 3, stabilisce un regime transitorio, anch'esso di 120 giorni, nel quale si prevede l'applicazione dell'articolo 2 del decreto legislativo 1° giugno 2011, n. 100.

Tuttavia, il regime transitorio, che si sarebbe dovuto concludere il 25 dicembre 2020, è stato prorogato dal decreto-legge n. 183 del 2020, al 30 aprile 2021.

Successivamente con decreto-legge n. 52 del 2021, suddetto termine è stato ulteriormente procrastinato al 30 settembre 2021.

Da un punto di vista tecnico, lo schema di decreto da emanare prevede 3 allegati,

suddivisi in un documento di accompagnamento per l'importazione nel nostro paese di rottami metallici, di prodotti semilavorati metallici e prodotti completamente metallici (cosiddetto modello IRME90), un elenco di classificazione dei prodotti finiti e, infine, un elenco in cui sono contemplati i grandi centri di importazione di metallo e i principali nodi di transito.

La predisposizione dello schema di decreto ha richiesto complesse interlocuzioni fra le diverse amministrazioni coinvolte ma il testo è ormai completo ed è stato trasmesso per i previsti concerti e per il seguito dell'*iter* di adozione.

Per quanto concerne la questione proposta dall'interrogante, relativa a un eventuale proroga del termine di emanazione del decreto, sono in corso interlocuzioni anche a seguito di proposta in tal senso da parte dell'Agenzia delle Dogane.

Alla luce di quanto esposto, il Ministero che rappresento non ravvisa elementi ostativi alla proroga dei termini di emanazione del decreto al fine di evitare i pregiudizi esposti dall'Onorevole interrogante.

Posso assicurare che interverrò nei confronti delle strutture competenti per accelerare il più possibile la definizione della questione rappresentata.

ALLEGATO 3

5-06656 Rotta: Attuazione dell'accordo di programma quadro per il disinquinamento del fiume Fratta Gorzone, anche alla luce della realizzazione del secondo stralcio per il prolungamento del collettore nel territorio di Cologna Veneta (VE).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste dall'Onorevole interrogante, concernenti la Verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale del prolungamento del collettore a valle della città di Cotogna Veneta, la Regione Veneto ha precisato quanto segue.

Innanzitutto, è stato evidenziato che lo scarico del collettore in argomento è stato autorizzato, ai sensi dell'articolo 5.1 della legge regionale veneta n. 33. del 1985, con decreto n. 1096 del 29 dicembre 2020.

Lo scarico, inoltre, è soggetto ai limiti previsti dalle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque, cui dal 2016 sono stati aggiunti specifici limiti per le sostanze per fluoro alchiliche derivate (cosiddette PFAS).

Il progetto consiste nella realizzazione di parte delle opere previste dal secondo e ultimo Lotto funzionale, limitatamente al completamento del collettore e alla costruzione dello scarico definitivo sul fiume Fratta-Gorzone.

La struttura è oggetto di procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 152 del 2006, avviata in data 12 marzo 2021. Tale procedimento risulta attualmente in corso di istruttoria tecnica da parte del gruppo istruttorio del Comitato Tecnico Regionale VIA.

Il progetto presentato non prevede alcun aumento della portata attualmente collettata in quanto, oltre ai cinque depuratori già connessi, non sono previste ulteriori immissioni d'acqua.

L'intervento è stato cofinanziato dal Ministero dell'ambiente (oggi della transizione ecologica) nell'ambito dell'Accordo Novativo sottoscritto il 27 giugno 2017 con

la Regione Veneto, gli enti territoriali interessati, dall'ARPA, dai gestori del servizio idrico integrato e dai principali portatori di interesse.

Suddetto Accordo è finalizzato all'aggiornamento dell'« Accordo Integrativo per il risanamento del bacino del Fratta-Gorzone attraverso l'Implementazione di nuove tecnologie nei cicli produttivi, nella depurazione e nel trattamento dei fanghi del distretto conciario vicentino » del 2005.

La Regione, con deliberazione in data 28 maggio 2019, ha provveduto al riparto delle risorse ministeriali disponibili nell'ambito dell'Accordo Novativo, destinando l'importo indicato dallo stesso Ministero, di 3,94 milioni di euro per l'intervento di « Prolungamento del collettore ARICA a valle della città di Cotogna Veneta ».

Con l'Accordo Novativo, inoltre, sono stati riprogrammati 23 milioni di euro di risorse ministeriali, provenienti dall'Accordo di programma del 2005 e non ancora utilizzati. Dieci (10) milioni di euro sono destinati alla problematica fanghi del settore conciario, mentre tredici (13) milioni sono stati destinati ad un programma di interventi cantierabili nel settore delle risorse idriche e finalizzati al miglioramento delle condizioni ambientali del Fratta-Gorzone.

Nell'ambito dell'Accordo (articolo 13) è stato istituito un « Comitato di Sorveglianza dell'Accordo » al fine di garantire il costante controllo e il coordinamento delle azioni previste, composto da un rappresentante di ognuno dei soggetti firmatari.

Il Comitato, anche su apposita istanza dei soggetti sottoscrittori, può accertare l'inosservanza degli impegni previsti dall'Accordo e valutare la sussistenza di eventuali

impedimenti, proponendo alle Parti sottoscrittrici l'eventuale ulteriore revisione dell'Accordo stesso o la sua risoluzione.

Oltre al citato intervento, con le risorse disponibili nell'ambito del suindicato Accordo, si è altresì provveduto al finanziamento di tre interventi, già conclusi, presso l'impianto di depurazione di Montebello Vicentino e di un intervento presso l'impianto di Arzignano, attualmente in corso di realizzazione.

Infine, si precisa che ARPAV Verona svolge attività di verifica sia allo scarico terminale del collettore e sia sul corpo recettore con cadenza periodica, anche senza preavviso, fatte salve eventuali segnalazioni.

In conclusione comunico che, anche al fine di consentire una valutazione adeguata e complessiva della situazione, il prossimo 22 settembre verrà convocato il Comitato di sorveglianza per la verifica dello stato di attuazione degli interventi finanziati.

ALLEGATO 4

5-06657 Mazzetti: Iniziative e risorse per la tutela dei parchi e delle aree protette regionali**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste dagli Onorevoli interroganti occorre rilevare che l'attività di gestione degli enti parco e l'efficacia delle azioni sui territori protetti è tra gli obiettivi del Piano di Ripresa e Resilienza (PNRR).

L'investimento relativo alla Digitalizzazione dei Parchi, (PNRR), può infatti considerarsi una opportunità straordinaria per migliorare le performance e allineare il sistema nazionale e le Aree Marine Protette agli standard di efficienza europei e internazionali.

La possibilità di individuare, sperimentare e applicare le ultime innovazioni tecnologiche in tema di monitoraggi di specie e *habitat*, di gestione dei flussi dei visitatori e della semplificazione amministrativa non può che rappresentare un valore aggiunto per la conoscenza delle dinamiche naturali.

L'investimento comporta l'individuazione e l'utilizzo di nuovi strumenti (satelliti, droni, sensori, reti, *cloud*, *software* di intelligenza artificiale, ecc.) che necessariamente prevederanno l'aggiornamento e l'adeguamento delle attuali metodologie e protocolli di monitoraggio.

La digitalizzazione andrà a interessare il lavoro e l'organizzazione gestionale degli enti e da questa sperimentazione scaturiranno protocolli e metodologie che potranno essere applicate per tutti i gestori dei siti Natura 2000, Regioni e aree protette regionali comprese.

Comunque, almeno inizialmente per rendere applicabile una sperimentazione e necessario poter assicurare condizioni il più possibile omogenee che possono essere assicurate solo dal sistema nazionale delle aree protette ovvero dai Parchi Nazionali e dalle Aree Marine Protette.

Attualmente, le aree protette regionali, infatti, pur concorrendo significativamente al perseguimento degli obiettivi delle strategie nazionali ed europee per la biodiversità, sono caratterizzate da modalità di gestione molto differenziate tra le diverse Regioni. Infatti, i variegati e articolati sistemi di aree protette regionali non possono assicurare per ora le condizioni minime di omogeneità.

Sembrano quindi mancare, al momento, le condizioni di contesto per estendere anche alle aree protette regionali la sperimentazione in parola e per garantirne l'efficace riuscita.

Comunque, i risultati di questa sperimentazione saranno messi a disposizione di tutti gli enti gestori interessati, così anche i parchi regionali potranno beneficiare delle soluzioni e delle tecnologie individuate la cui applicazione è attualmente oggetto di approfondimenti anche a livello internazionale come hanno dimostrato gli eventi organizzati nell'ambito del Congresso Mondiale della Unione Mondiale per la Conservazione della Natura a Marsiglia appena conclusosi.

ALLEGATO 5

5-06658 Vianello: Misure per il rilevamento e la riparazione delle perdite nelle infrastrutture del gas metano**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste dagli Onorevoli interroganti, riguardo alla problematica afferente all'effetto serra causato da perdite e sfiati degli impianti di idrocarburi, si rappresenta quanto segue.

Innanzitutto, l'Italia condivide pienamente le indicazioni della Commissione europea indicate nella *Methane Strategy*; infatti il nostro Paese aderisce all'adozione di un sistema di *reporting* delle emissioni.

Tale sistema si basa sul *framework* dell'*Oil & Gas Methane Partnership 2.0* (OGMP 2.0), un'iniziativa volontaria lanciata in ambito UNEP (*United Nations Environment Programme*).

L'iniziativa ha la finalità di supportare le società energetiche nella riduzione delle emissioni di metano; l'adesione alle pratiche suggerite permetterà di disporre di metodologie univoche e condivise, per una migliore contabilizzazione delle emissioni.

Al riguardo, si segnala che alcune aziende nazionali hanno già aderito al protocollo OGMP 2.0, incrementando così ulteriormente i loro target di riduzione emissiva.

Ad esempio, SNAM ha annunciato nel Piano Strategico 2020-2024 l'impegno a raggiungere la neutralità carbonica entro il 2040, con un obiettivo intermedio di riduzione delle emissioni del -50 per cento al 2030, rispetto ai valori del 2018, per tutte le emissioni di CO₂ dirette ed indirette energetiche, avendo già ottenuto una riduzione di oltre il 20 per cento negli ultimi 3 anni.

Inoltre, riguardo alle strategie di riduzione delle emissioni, si esprime consenso

anche all'introduzione di specifiche iniziative di contenimento, menzionate nella *Methane Strategy*.

In particolare, ci si riferisce alla tecnica *Leak Detection and Repair – LDAR*, che consiste nel monitoraggio e nella riparazione delle emissioni fuggitive negli impianti.

Relativamente agli strumenti per il monitoraggio delle perdite minori di metano, si fa presente che in Italia le emissioni fuggitive sono considerate nell'ambito delle autorizzazioni integrate ambientali all'esercizio degli impianti, rilasciate dal Ministero ai sensi del decreto legislativo n. 152 del 2006 e, pertanto, sono oggetto di considerazioni nell'ambito del quadro autorizzativo dei singoli impianti, tale circostanza non impedisce di valutare l'adozione di misure organiche e criteri oggettivi per le suddette emissioni.

Infine, si fa presente che, oltre alle iniziative conformi a quanto indicato dalla *Methane Strategy*, nell'ambito delle attività di aggiornamento del Pniec in corso è previsto un utilizzo del gas naturale fossile solo come vettore energetico di accompagnamento verso la decarbonizzazione.

In un'ottica di conseguimento della neutralità climatica, l'utilizzo del gas sarà sostituito progressivamente con fonti energetiche pulite, quali le energie rinnovabili, nonché il biometano e l'idrogeno, in particolar modo nei comparti in cui l'elettrificazione incontra maggiori ostacoli tecnologici.

ALLEGATO 6

5-06659 Foti: Realizzazione di invasi per la captazione dell'acqua ad uso agricolo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste dagli Onorevoli interroganti, si precisa innanzitutto che nell'ambito del PNRR è stata posta una attenzione particolare per quanto concerne la realizzazione di invasi e per il sistema irriguo nel suo complesso.

Si precisa, allo stesso tempo, che la questione della costruzione di micro-invasi a sostegno dell'agricoltura non può essere disgiunta dalla necessità della tutela dei corpi idrici, che è un obbligo comunitario ai sensi della Direttiva quadro n. 60 del 2000.

In particolare, la proposta rappresentata appare difficilmente compatibile con tale necessità, comportando una significativa e diffusa alterazione dell'idromorfologia e del regime delle acque dei corsi d'acqua.

D'altro canto, con riferimento al recupero e all'efficientamento degli invasi già esistenti, è in atto un apposito piano nazionale degli interventi del settore idrico, la cui competenza primaria spetta al Mini-

sterio delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Inoltre, in merito alla questione del deflusso minimo vitale, si rappresenta che anche tale previsione discende dagli obblighi comunitari già richiamati e che, in ogni caso, un oculato regime di deroghe, inserito nei piani di gestione delle acque, può costituire un utile strumento per la salvaguardia delle attività economico-sociali, sulla base di un'analisi dei costi e dei benefici conseguibili per l'ambiente.

Infine, in merito allo stanziamento di risorse nel PNRR per la realizzazione di invasi ed il sistema irriguo, si evidenzia che eventuali interventi a riguardo potrebbero trovare copertura nella Missione 2 – Componente 4 – Investimento 4.1 (« Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico ») del Piano, la cui competenza, come si è già detto, è attribuita al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

ALLEGATO 7

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2020. C. 3258 Governo, approvato dal Senato**RELAZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE**

La VIII Commissione,

esaminato, relativamente alle parti di propria competenza, il disegno di legge n. 3258, concernente il rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2020;

preso atto che:

lo stanziamento di competenza definitivo per la missione 14 «*Infrastrutture pubbliche e logistica*», nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora MIMS), è pari a 6.810 milioni di euro (rispetto ai 26511 iniziali) mentre, nell'ambito della medesima missione l'ammontare dei residui finali, risulta

essere pari all'esercizio precedente (circa 13 miliardi);

quanto al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, lo stanziamento l'importo definitivo in conto competenza si attesta a 1.759,8 milioni (a fronte di iniziali stanziamenti per 1.032,2 milioni di euro) con una crescita del 75,5 per cento del dato definitivo del 2019, mentre i residui complessivi finali ammontano a 1.472,4 milioni di euro (di cui 867,3 milioni di euro derivanti dagli esercizi precedenti e 605,1 milioni dall'esercizio 2020),

**DELIBERA DI RIFERIRE
FAVOREVOLMENTE.**

ALLEGATO 8

Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021. C. 3259 Governo, approvato dal Senato.**Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2021 (relativamente alle parti di competenza).****Tabella n. 9: Stato di previsione del Ministero della transizione ecologica per l'anno finanziario 2021.****Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per l'anno finanziario 2021 (relativamente alle parti di competenza).****RELAZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE**

La VIII Commissione,

esaminato il disegno di legge n. 3259, concernente l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021, per le parti di competenza;

preso atto che:

con riferimento alla Tabella 2 relativa allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2021, lo stanziamento assestato di competenza è pari a di 4.078,4 milioni di euro, interamente ascrivibili al capitolo 7441 (Fondo per le emergenze nazionali), che in tal modo fa registrare uno stanziamento assestato di competenza di 2.878,6 Milioni di euro (pari al 71 per cento del totale del programma;

con riferimento alla tabella 9, lo stato di previsione del Ministero della transizione ecologica (MiTE) per l'esercizio 2021 reca spese iniziali per complessivi 1.566,8 milioni in conto competenza e 2.036,6 mi-

lioni in conto cassa e gli importi assestati risultano pari a 1.761,1 milioni in termini di competenza e a 2.250,9 milioni in termini di cassa, di cui la massima parte (90,9 per cento), in termini di stanziamenti assestati di competenza, è concentrata nella missione 18 Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente (1.600,7 milioni);

con riferimento alla tabella 10 per le parti di competenza, che lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) per l'esercizio 2021, reca spese iniziali per complessivi 14.835,8 milioni in conto competenza e 15.624,4 milioni in conto cassa, assestate rispettivamente, a 16.217,7 e 17.901,6 milioni, facendo registrare quindi una pariazione positiva rispettivamente pari al 9,3 per cento e al 14,6 per cento,

**DELIBERA DI RIFERIRE
FAVOREVOLMENTE.**