

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Variazione nella composizione della Commissione 47

Risanamento dei nuclei abitativi degradati nella città di Messina. C. 1218 Siracusano, C. 1739 D'Uva, C. 2376 Navarra e C. 2399 Siracusano (*Seguito esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto*) 48

SEDE CONSULTIVA:

DL 45/2021: Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia. C. 3072 Governo, approvato dal Senato (*Esame e rinvio*) 48

COMITATO RISTRETTO:

Disposizioni in favore dei familiari delle persone decedute a seguito degli eventi sismici che hanno interessato il territorio della regione Abruzzo il 6 aprile 2009 e i territori delle regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria dal 24 agosto 2016. C. 1496 Pezzopane, C. 2020 Terzoni, C. 2093 Patassini e C 2401 Labriola 50

INTERROGAZIONI:

Sulla pubblicità dei lavori 50

5-04341 Ubaldo Pagano: Elementi scientifici a supporto del parere negativo reso dalla Commissione VIA sul progetto di raddoppio della linea ferroviaria adriatica Bologna-Bari 50

ALLEGATO 1 (Testo della risposta) 53

5-05215 Mazzetti: Misure di tutela dei delfini, anche alla luce della morte di alcuni esemplari nella regione Toscana 51

ALLEGATO 2 (Testo della risposta) 55

5-05432 Cosimo Maria Ferri: Accesso al cosiddetto « superbonus 110% » ai contribuenti titolari di immobili oggetto di fiscalizzazione 51

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 57

5-05812 Rotta: Messa in sicurezza della discarica di Ca' Filissine nel territorio del comune di Pescantina 52

ALLEGATO 4 (Testo della risposta) 59

SEDE REFERENTE

Martedì 4 maggio 2021. — Presidenza del vicepresidente Alessio BUTTI.

La seduta comincia alle 15.45.

Variazione nella composizione della Commissione.

Alessio BUTTI, *presidente*, comunica che per il Gruppo Italia Viva è entrato a far parte della Commissione il deputato Davide BENDINELLI, cui augura buon lavoro.

La Commissione prende atto.

Risanamento dei nuclei abitativi degradati nella città di Messina.

C. 1218 Siracusano, C. 1739 D'Uva, C. 2376 Navarra e C. 2399 Siracusano.

(Seguito esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento rinviato nella seduta del 27 maggio 2020.

Alessio BUTTI, *presidente*, ricorda che la proposta figura nel calendario dei lavori dell'Assemblea a partire dal prossimo 24 maggio. Pertanto nella riunione dell'ufficio di presidenza prevista per domani sarà definita l'organizzazione dei tempi di esame del provvedimento.

Come preannunciato nello scorso ufficio di presidenza, i gruppi si sono espressi a favore della costituzione di un Comitato ristretto che possa rapidamente pervenire alla redazione di un testo unificato da adottare come testo base.

Non essendovi richieste di intervento, invita la Commissione ad approvare la proposta di costituzione del Comitato ristretto.

Matilde SIRACUSANO (FI), *relatrice*, avverte che tra i proponenti delle proposte di legge abbinate è in corso un accordo in stato avanzato per la redazione di un testo unificato che sarà a breve trasmesso ai componenti del costituendo comitato ristretto, così da poter pervenire in tempi estremamente rapidi alla definizione di una proposta condivisa da sottoporre al *plenum* della Commissione per la sua adozione come testo base per il prosieguo dell'esame.

La Commissione delibera di nominare un Comitato ristretto.

Alessio BUTTI, *presidente*, riservandosi di designarne i componenti sulla base delle indicazioni dei gruppi, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.50.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 4 maggio 2021. — Presidenza del vicepresidente Alessio BUTTI. — Interviene, da remoto, il Viceministro per le infrastrutture e i trasporti, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 16.

D.L. n. 45/2021: Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia.

C. 3072 Governo, approvato dal Senato.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Nicola PELLICANI (PD), *relatore*, riferisce alla Commissione sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia (A.C. 3072).

Segnala preliminarmente che nel corso dell'esame presso il Senato il provvedimento non ha subito modifiche (se non una precisazione formale) nella parte di competenza della Commissione.

Per quanto concerne le competenze della Commissione, viene in rilievo l'articolo 3, che affronta la questione dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della laguna.

Per contemperare tale attività con la salvaguardia e la tutela del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del citato territorio, il comma 1 della disposizione in commento prevede che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del decreto-legge, proceda all'esperimento di un concorso di idee articolato in due fasi, avente ad oggetto l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco

fuori dalle acque protette della laguna di Venezia, utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici, anche tenendo conto delle risultanze di eventuali studi esistenti.

La disposizione precisa che il concorso di progettazione deve avvenire ai sensi dell'articolo 156, comma 7 del codice degli appalti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016) secondo cui, in caso di un intervento di particolare rilievo e complessità, la stazione appaltante può procedere ad un concorso di progettazione in due fasi, la prima finalizzata all'acquisizione di idee progettuali e la seconda, avente ad oggetto il progetto di fattibilità, da svolgersi tra i soggetti individuati attraverso la valutazione delle proposte di idee presentate nella prima fase e selezionate senza formazione di graduatorie e assegnazione di premi. Al vincitore del concorso, se in possesso dei requisiti, può quindi essere affidato l'incarico della progettazione definitiva ed esecutiva, a condizione che la possibilità e il finanziamento siano previsti nel bando.

L'articolo 3 stabilisce inoltre che nella elaborazione e nella presentazione dei progetti in questione si possa anche tenere conto delle risultanze di eventuali studi già esistenti.

Per la finalità dell'articolo 3 è autorizzata nell'anno 2021, ai sensi del comma 2, la spesa di 2,2 milioni di euro.

A tale riguardo ricorda che la questione del transito a Venezia delle grandi navi da crociera ebbe avvio a partire dall'adozione del decreto interministeriale n. 79 del 2 marzo 2012 (cosiddetto «decreto Clini-Passera») che aveva previsto l'estromissione dal passaggio attraverso il bacino di San Marco – Canale della Giudecca delle navi con stazza superiore alle 40.000 tonnellate, una volta individuata una via alternativa praticabile per raggiungere la Stazione Marittima.

Nel settembre 2017, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale aveva predisposto e inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un'analisi con alcune alternative per la

crocieristica a Venezia, tenendo conto delle condizioni di fattibilità dei progetti e della loro sostenibilità economica in relazione ad un'analisi dell'andamento del mercato crocieristico. Tali documenti sono stati successivamente esaminati e discussi nell'ambito del Comitato Interministeriale di Indirizzo, Coordinamento e Controllo per la salvaguardia di Venezia di cui alla legge n. 798 del 1984 (cosiddetto Comitato).

Successivamente, il Ministero alle infrastrutture ha richiesto all'Autorità di Sistema Portuale di trasmettere una serie di proposte alternative. Nel mese di dicembre 2018, infine, l'Autorità di Sistema Portuale ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture la descrizione delle tredici alternative localizzative per la realizzazione del nuovo terminal crociere.

Conclusivamente, appare evidente che è trascorso troppo tempo, quasi dieci anni, dal citato decreto Clini-Passera del 2012, che ho citato prima. È nostro dovere dare il prima possibile risposte adeguate al rango di una città come Venezia nel segno della sostenibilità, che deve diventare sempre più il nostro faro per affrontare le questioni relative a Venezia.

La risoluzione del «problema grandi navi» costituisce il banco di prova più urgente con il quale misurarsi. Il nodo del traffico crocieristico fa parte a pieno titolo del problema della salvaguardia della città che costituisce una questione «di preminente interesse nazionale», come espressamente dichiarato nella legge speciale su Venezia, la legge 16 aprile 1973 n. 171.

La questione involge numerose tematiche che – come ribadito nella mozione votata alla Camera da tutti i gruppi il 19 novembre del 2019, all'indomani della marea eccezionale del 12 novembre 2019 – vanno necessariamente declinate in modo unitario, all'interno di quello che la mozione approvata definisce «Dossier Venezia». Questo significa: affrontare gli effetti dei cambiamenti climatici sulla città; concludere i lavori del Mose nuovamente bloccati; affrontare il tema della monocultura turistica; investire sulla residenza e sul ripopolamento della città; limitare il moto ondoso; finanziare le bonifiche di Porto

Marghera, l'area industriale che sorge nella laguna; e ovviamente difendere il Porto. Non si può pensare Venezia senza il suo porto. Tutti elementi già compresi nel Dossier Venezia.

La realizzazione di un porto *off-shore* « fuori dalle acque protette della laguna », come indicato dall'articolo 3 del decreto per navi commerciali transoceaniche e da crociera è una grande sfida nel segno dell'innovazione e della modernità in una città che già rappresenta una delle massime espressioni dell'ingegno umano. Nel frattempo è necessario dare maggiore impulso alle soluzioni provvisorie già indicate dal « Comitato », per allontanare dalla città le navi da crociera superiori alle 40 mila tonnellate.

Anticipando una valutazione favorevole sul provvedimento, si riserva di formulare una proposta di parere in esito al dibattito.

Alessio BUTTI (FDI), *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta di domani in cui si procederà all'espressione del parere.

La seduta termina alle 16.10.

COMITATO RISTRETTO

Martedì 4 maggio 2021.

Disposizioni in favore dei familiari delle persone decedute a seguito degli eventi sismici che hanno interessato il territorio della regione Abruzzo il 6 aprile 2009 e i territori delle regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria dal 24 agosto 2016.

C. 1496 Pezzopane, C. 2020 Terzoni, C. 2093 Patasini e C 2401 Labriola.

Il Comitato ristretto si è svolto dalle 16.10 alle 16.35.

INTERROGAZIONI

Martedì 4 maggio 2021. — Presidenza del vicepresidente Alessio BUTTI. — Interviene,

da remoto, la sottosegretaria di Stato della transizione ecologica, Ilaria Fontana.

La seduta comincia alle 16.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

Alessio BUTTI, *presidente*, ricorda che è stato chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante gli impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

5-04341 Ubaldo Pagano: Elementi scientifici a supporto del parere negativo reso dalla Commissione VIA sul progetto di raddoppio della linea ferroviaria adriatica Bologna-Bari.

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

Ubaldo PAGANO (PD), replicando, fa presente che l'interrogazione è stata scritta nella immediatezza del parere negativo reso dalla Comitato VIA. Quanto avvenuto lo scorso 26 marzo rappresenta un elemento di positività importante per il completamento di un'opera che – tiene a ricordare – è stata deliberata con la cosiddetta « legge obiettivo » approvata nel 2001, ben venti anni fa. Già allora l'opera era considerata strategica, soprattutto con riguardo allo sviluppo dell'alta capacità delle merci e dei passeggeri sulla direttrice Lecce-Bologna. Con enorme favore apprende quindi la notizia del parere favorevole, non essendo tuttavia ancora note le prescrizioni contenute nei verbali – non ancora pubblicati – cui il soggetto attuatore dovrà attenersi affinché l'opera sia messa a regime il più presto possibile, che teme essere molto gravosi.

Osserva inoltre che quanto deliberato dal Comitato lo scorso mese di marzo è solo uno dei passaggi rilevanti per addvenire al raddoppio della tratta Termoli-Lesina, e specificamente il terzo lotto. Auspica, quindi, che sia stata affrontata anche la questione relativa al quarto lotto, non

volendo scoprire passo dopo passo che il collegamento, per gli ostacoli che si incontrano nel cammino, subisca ritardi, non riuscendosi a realizzare neanche nel prossimo ventennio.

In ultimo, fa presente che risorse assai cospicue sono oggi immobilizzate per la realizzazione di quest'opera, senza che sia stata assegnata la finalizzazione per la quale erano state destinate.

5-05215 Mazzetti: Misure di tutela dei delfini, anche alla luce della morte di alcuni esemplari nella regione Toscana.

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

Erica MAZZETTI (FI), replicando, ringrazia la sottosegretaria Fontana per la corposa e articolata risposta resa al proprio atto di sindacato ispettivo, presentato qualche mese fa.

Da allora alcune cose sono cambiate, anche se ogni anno accade tra l'Isola d'Elba e il litorale di Piombino ciò che viene rappresentato dall'interrogazione. Da gennaio, infatti, le cattive condizioni meteorologiche hanno favorito lo spiaggiamento di tre esemplari in due giorni, il che fa capire l'entità della questione posta.

Dalla risposta si evincono alcune ipotesi, ma nessuna certezza riguardo alle cause di questo fenomeno. Ritiene invece oltremodo necessario che il Parlamento e nello specifico la Commissione si occupi della questione, pretendendo risposte più concrete soprattutto da parte degli organismi locali.

Auspica quindi che il Governo prosegua con la medesima attenzione che si evince dalla risposta resa dalla rappresentante del Governo ed esprime soddisfazione per l'intenzione del Governo di monitorare la situazione anche per il futuro.

5-05432 Cosimo Maria Ferri: Accesso al cosiddetto «superbonus 110%» ai contribuenti titolari di immobili oggetto di fiscalizzazione.

La Sottosegretaria di Stato Ilaria FONTANA, risponde all'interrogazione in titolo

nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Cosimo Maria FERRI (IV), replicando, si dichiara solo parzialmente soddisfatto della risposta fornita dalla rappresentante del Governo, che fa emergere chiaramente come il cosiddetto «superbonus 110%» introdotto dal Governo, finalizzato a muovere l'economia e tutelare il patrimonio edilizio, evidenzia tante lacune sia dal punto di vista burocratico che per l'accesso alle agevolazioni.

Esprime soddisfazione per l'intenzione dichiarata dal Governo di valutare la possibilità di introdurre forme di regolarizzazione delle difformità in prossimi provvedimenti, valorizzando gli elementi di semplificazione delle procedure. La risposta dà una indicazione chiara sulla tolleranza costruttiva, per la quale si richiama il «decreto-legge semplificazioni», mentre per quanto riguarda le altre difformità oggetto dell'interrogazione registra una chiusura totale da parte del Governo, che auspica possa intervenire consentendo — una volta terminata la procedura della fiscalizzazione oppure rimosse le difformità — l'accesso al contributo. Ciò permetterebbe di sanare le difformità, avendo quindi lo Stato il vantaggio di veder demolite o sanate le opere difformi, aumentando la platea dei soggetti beneficiari della misura proposta dal Governo e consentendo quindi alla norma di esplicare al massimo la sua efficacia.

Auspica, quindi, che con i prossimi interventi normativi si faccia maggiore chiarezza e rappresenta le richieste dell'ANCE, volte alla sostituzione del comma 13-ter dell'articolo 119, con una disposizione che renda valide le asseverazioni dei tecnici che riportino esclusivamente gli estremi del titolo, principio già presente nel quadro normativo all'articolo 40 della legge n. 67 del 1985 in tema di commerciabilità degli immobili. Altra proposta è quella di prevedere una deroga al testo unico dell'edilizia solo con riguardo all'accesso ai benefici fiscali, sempre in forza di un'asseverazione di un tecnico abilitato.

Il patrimonio edilizio nazionale è costituito da un rilevante numero di immobili costruiti prima del 1967 che registrano

situazioni urbanisticamente e catastalmente non adeguate anche per errori contenuti nei relativi documenti.

Auspica infine che il Governo possa prontamente dare risposta ai numerosi interrogativi che emergono da parte dei tecnici e dei contribuenti, perché la misura possa essere applicata in maniera massiccia, promuovendo, come nelle intenzioni del Governo, la ripresa economica e la tutela del territorio.

5-05812 Rotta: Messa in sicurezza della discarica di Ca' Filissine nel territorio del comune di Pescantina.

La Sottosegretaria di Stato Ilaria FONTANA, risponde all'interrogazione in titolo

nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Diego ZARDINI (PD), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia la rappresentante del Governo per la ricostruzione puntuale e precisa della vicenda data nella risposta, di cui si dichiara soddisfatto. Si sofferma in particolare sulla convocazione del comitato di indirizzo e controllo dell'Accordo di programma, al fine di verificare lo stato di attuazione degli interventi, per i quali rappresenta l'urgenza nel segno della tutela ambientale del territorio.

Alessio BUTTI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 17.10.

ALLEGATO 1

5-04341 Ubaldo Pagano: Elementi scientifici a supporto del parere negativo reso dalla Commissione VIA sul progetto di raddoppio della linea ferroviaria adriatica Bologna-Bari.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste, occorre innanzitutto evidenziare che il Ministero è consapevole della valenza del ruolo strategico che assume il raddoppio della tratta Termoli-Lesina per il potenziamento della « Diretrice Adriatica » sia per il trasporto passeggeri e sia per il trasporto merci. Proprio in considerazione dell'importanza dell'opera in questione, nel 2001 si era proceduto all'inserimento del raddoppio della tratta Termoli-Lesina fra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale nell'ambito delle disposizioni della « Legge Obiettivo ».

Per maggiore chiarezza si ripercorrono le tappe procedurali che hanno accompagnato il progetto dell'opera « Linea Pescara-Bari, raddoppio Termoli-Lesina », lotti 1, 2 e 3, che, in fase preliminare, fu sottoposto alla VIA speciale della Legge obiettivo e valutato positivamente con prescrizioni nel luglio del 2013 dalla Commissione VIA/VAS.

Nel 2015, in sede di approvazione del Progetto Preliminare da parte del CIPE, veniva prescritto, su richiesta della regione Molise, di valutare gli impatti economici sul progetto, derivanti dalla soluzione proposta dalla regione Molise per l'ottimizzazione urbanistica e territoriale del tracciato.

Soltanto alla fine del 2019, Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (RFI) ha trasmesso il Progetto Definitivo, successivamente integrato nel marzo 2020, elaborato sulla base della variante ipotizzata dalla regione Molise, dei lotti 2-3, per lo svolgimento della nuova VIA speciale che ha avuto l'8 maggio 2020 l'esito negativo citato nell'interrogazione.

Tale esito è stato determinato dai rilievi evidenziati dalla Commissione VIA

ed attinenti alla necessità di effettuare ulteriori approfondimenti per superare le carenze di analisi ambientale così come presentate.

Successivamente, la Sottocommissione VIA, al fine di verificare la sussistenza delle condizioni per riconsiderare il parere negativo di compatibilità espresso dalla Commissione VIA nel mese di maggio, ha nuovamente richiesto a Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. alcune integrazioni alla documentazione depositata dal gestore della rete ferroviaria, documentazione che è risultata ancora carente per vari aspetti non legati solo all'area SIC.

Rete ferroviaria italiana S.p.a. non aveva, infatti, fornito elementi conoscitivi, progettuali e tecnici necessari a superare le carenze di analisi ambientale poste alla base del motivato parere negativo, a proposito del quale va precisato che la tutela dell'uccello « Fratino » costituisce solo uno dei molteplici aspetti ivi considerati.

Le criticità riguardavano, infatti, numerose ulteriori componenti ambientali, tra cui il mancato svolgimento di una valutazione « appropriata » della VINCA sui Siti di importanza comunitaria.

Rete Ferroviaria Italiana lo scorso mese di ottobre ha trasmesso la documentazione integrativa e la Commissione Via ha ritenuto necessario, comunque, dar seguito alla fase di consultazione e partecipazione del pubblico.

Si è quindi provveduto ad effettuare un nuovo avviso, secondo le modalità previste dall'articolo 24 comma 2, decreto legislativo n. 152/2006, con scadenza il 9 dicembre 2020.

A seguito di tali procedure il 26 marzo scorso la Commissione si è espressa con parere di compatibilità ambientale posi-

tivo, subordinato, comunque, al rispetto di condizioni ambientali da osservarsi nella successiva fase di predisposizione del progetto esecutivo e in fase di cantiere.

Appare opportuno osservare che alcune condizioni di peculiare rilevanza si sono rese necessarie per migliorare il progetto attraverso lo studio di misure fina-

lizzate a mitigare gli impatti acustici sugli *habitat* e sulle specie dell'area vasta, sugli impatti idraulici in relazione al viadotto del fiume Biferno, oltre che sugli *habitat* e sulle specie dei Siti natura 2000 interessati.

La lettera di trasmissione del parere, allo stato, risulta alla firma del Ministro.

ALLEGATO 2

5-05215 Mazzetti: Misure di tutela dei delfini, anche alla luce della morte di alcuni esemplari nella regione Toscana.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste, si rappresenta che, da ottobre a dicembre 2020, si sono registrati 18 casi di spiaggiamenti di cetacei lungo le coste Toscane, 12 appartenenti alla specie stenella striata (*Stenella coeruleoalba*), 5 alla specie tursiope (*Tursiops truncatus*) ed 1 esemplare rimasto indeterminato a causa del pessimo stato di conservazione della carcassa.

Le analisi virologiche eseguite dall'Istituto Zooprofilattico Sperimentale Lazio e Toscana (ZSLT) hanno dato esito negativo circa la presenza di *Morbillivirus* e *Bruccella* negli animali analizzati, ma sono ancora in corso ulteriori approfondimenti di tipo batteriologico, istologico, virologico e tossicologico.

Pur non essendo agevole risalire alle cause di morte dei delfini spiaggiati, sulla base degli indizi emersi dalle analisi si può ipotizzare che tre esemplari siano stati probabilmente catturati da attrezzi da pesca, ad altri tre esemplari giovani ancora in fase di allattamento, verosimilmente, sia mancato il supporto della madre, mentre altri sei/sette hanno mostrato segni di patologie.

Va, inoltre, segnalato che, nel 2020, in Toscana si è registrato un totale di 43 cetacei spiaggiati, sostanzialmente comparabile con i numeri degli anni precedenti, se si pensa che nel 2019 sono stati rilevati 58 decessi di questi animali.

Al momento, quindi, è prematuro parlare di una vera e propria moria, come accaduto nei primi mesi del 2017 quando vi furono 15 casi di spiaggiamento, in gran parte riconducibili al contagio da *Morbillivirus*, secondo le analisi condotte dall'IZSLT.

Si precisa, altresì, che lo stato delle acque in cui avvengono i decessi viene analizzato periodicamente dal Settore Mare

di ARPAT, ai sensi della Direttiva Acque e della Strategia Marina e loro recepimenti legislativi nazionali.

Per quanto riguarda le iniziative messe in atto o programmate per la salvaguardia dei cetacei all'interno dei SIC marini istituiti dalla regione Toscana e previste anche dal Santuario Pelagos, risulta di fondamentale importanza il monitoraggio degli eventi di spiaggiamento e/o cattura accidentale dei cetacei.

L'ARPAT, unitamente all'Osservatorio Toscano per la Biodiversità (OTB) della regione Toscana, è impegnata nelle attività recupero dei dati utili a risalire alle criticità che interessano questi organismi, nel tentativo di individuare le cause di morte.

Il Ministero della transizione ecologica, dal canto suo, ha sempre prestato attenzione al monitoraggio dei cetacei attraverso attività di rilevamento aereo condotte nell'ambito dell'attuazione della Strategia Marina, oltre che mediante la verifica degli eventi di spiaggiamento e/o cattura accidentale dei cetacei, allo scopo di acquisire utili informazioni sulle cause di mortalità necessarie per l'adozione di efficaci politiche di tutela.

Il sistema di monitoraggio degli spiaggiamenti è stato attivato nel 2002, con l'istituzione della Banca Tessuti Mammiferi Marini (BTMMM) presso l'Università di Padova e, nel 2005, con l'istituzione della Banca Dati Spiaggiamenti (BDS) presso l'Università di Pavia, in collaborazione con il Museo Civico di Storia Naturale di Milano.

Nel 2010 il Ministero dell'ambiente ha istituito il *Cetaceans' Emergency Response Team* (C.E.R.T.) presso il Dipartimento di Biomedicina Comparata e Alimentazione dell'Università di Padova, un gruppo di pronto intervento in grado di gestire le emergenze che coinvolgono animali vivi,

animali di grandi dimensioni quali balene e capodogli o spiaggiamenti di massa, in risposta alla risoluzione ACCOBAMS 4.16.

Dal 2015 è stato istituito il Centro di Referenza per la Diagnostica sui Mammiferi Marini (Cre.Di.Ma) presso l'istituto Zooprofilattico Sperimentale (IZS) del Piemonte, Liguria e Val d'Aosta, con il compito di coordinare la rete degli Istituti Zooprofilattici Sperimentali (IIZZSS) territorialmente competenti negli esami necroscopici per valutare le potenziali cause di morte.

Sempre nel 2015 i Ministeri dell'ambiente e della salute hanno formalizzato l'istituzione della Rete Nazionale Spiaggiamenti mammiferi marini (Re.Na.SMM) ufficializzando un percorso di dialogo e collaborazione avviato dal 2011. Tutti i diversi

gruppi e centri di riferimento siedono al Tavolo di Coordinamento e sono parte strutturale della Rete Italiana insieme agli altri Istituti Zooprofilattici Sperimentali (IIZZSS), alle Capitanerie di Porto (CCPP), ai Servizi Veterinari delle Aziende Sanitarie Locali, alle Agenzie Regionali per la Protezione dell'Ambiente (ARPA), ad alcuni Dipartimenti Universitari e Musei Civici.

La Rete ha il compito di coordinare le attività sul territorio italiano, definendone le modalità di intervento e comunicazione tra gli enti interessati.

Posso in conclusione assicurare che il Ministero che rappresento continuerà a seguire e monitorare la situazione rappresentata con tutta l'attenzione che essa merita.

ALLEGATO 3

5-05432 Cosimo Maria Ferri: Accesso al cosiddetto «superbonus 110%» ai contribuenti titolari di immobili oggetto di fiscalizzazione.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alla normativa sul cosiddetto «Superbonus 110 per cento» di cui all'articolo 119 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (convertito con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77), in relazione al caso degli immobili che presentano parziali difformità edilizie, l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative si intende assumere affinché l'accesso al «Superbonus 110 per cento possa essere garantito anche ai contribuenti titolari di immobile oggetto di fiscalizzazione, ai sensi del decreto del DPR 6 giugno 2001, n. 380», suggerendo, in particolare, di considerare il procedimento di cui all'articolo 34, comma 2, del D.P.R. n. 380/2001 (cosiddetta fiscalizzazione) «come condizione necessaria e sufficiente per beneficiare delle agevolazioni fiscali collegate ai relativi interventi, evitando così che l'attuale quadro normativo, da un lato, imponga a detti immobili di mantenere in essere la difformità, dall'altro, di non poter operare interventi di efficientamento e altri al pari di tutti gli altri contribuenti».

Al riguardo si osserva che l'articolo 49, comma 1, del citato DPR stabilisce che «gli interventi abusivi realizzati in assenza di titolo o in contrasto con lo stesso, ovvero sulla base di un titolo successivamente annullato, non beneficiano delle agevolazioni fiscali previste dalle norme vigenti, né di contributi o altre provvidenze dello Stato o di enti pubblici».

L'articolo 34 del predetto DPR disciplina i casi di parziali difformità edilizie, stabilendo, al comma 1, che «Gli interventi e le opere realizzati in parziale difformità dal permesso di costruire sono rimossi o demoliti a cura e spese dei responsabili dell'abuso entro il termine congruo fissato dalla relativa ordinanza del dirigente o del responsabile dell'ufficio. Decorso tale ter-

mine sono rimossi o demoliti a cura del comune e a spese dei medesimi responsabili dell'abuso».

Il comma 2 della stessa norma prevede, invece, la c.d. procedura di fiscalizzazione, stabilendo che «Quando la demolizione non può avvenire senza pregiudizio della parte eseguita in conformità, il dirigente o il responsabile dell'ufficio applica una sanzione pari al doppio del costo di produzione, stabilito in base alla legge 27 luglio 1978, n. 392, della parte dell'opera realizzata in difformità dal permesso di costruire, se ad uso residenziale, e pari al doppio del valore venale, determinato a cura della agenzia del territorio, per le opere adibite ad usi diversi da quello residenziale».

Per consentire l'applicazione del c.d. Superbonus 110 per cento anche a casi di piccole difformità edilizie, il legislatore ha già modificato la normativa in commento, introducendo nel T.U. Edilizia l'articolo 34-*bis*, rubricato «tolleranze costruttive», inserito dall'articolo 10 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (Decreto Semplificazioni), convertito in legge n. 120/2020.

L'articolo 34-*bis*, comma 1, DPR n. 380/2001, prevede, infatti, che «Il mancato rispetto dell'altezza, dei distacchi, della cubatura, della superficie coperta e di ogni altro parametro delle singole unità immobiliari non costituisce violazione edilizia se contenuto entro il limite del 2 per cento delle misure previste nel titolo abilitativo».

Pertanto, la difformità che rientra in tali parametri non è considerata violazione edilizia e, conseguentemente, non rappresenta un ostacolo all'applicazione delle agevolazioni fiscali. Diverso è invece il caso rappresentato dall'interrogante in cui è certo il superamento delle tolleranze costruttive di cui al richiamato articolo 34-*bis*.

Con specifico riferimento agli interventi effettuati sulle parti comuni di condomini, si rileva, inoltre, che il comma 13-*ter* dell'articolo 119 del decreto-legge n. 34/2020, convertito in legge n. 77/2020 (introdotto dall'articolo 51, comma 3-*quinqüies*, decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, c.d. Decreto agosto, convertito in legge n. 126/2020), prevede una procedura semplificata per la presentazione dei titoli abilitativi relativi agli interventi sulle parti comuni di edifici condominiali.

La norma stabilisce, infatti, che « le asseverazioni dei tecnici abilitati in merito allo stato legittimo degli immobili plurifamiliari, di cui all'articolo 9-*bis* del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e i relativi accertamenti dello sportello unico per l'edilizia sono riferiti esclusivamente alle parti comuni degli edifici interessati dai medesimi interventi ».

Ciò significa che, in caso di edificio plurifamiliare, il tecnico preposto al rilascio dell'asseverazione dovrà verificare esclusivamente la conformità urbanistica ed edilizia delle parti comuni dell'edificio oggetto dell'intervento e non anche delle singole unità immobiliari di proprietà esclusiva.

Tanto premesso, la disciplina illustrata già prevede margini di tolleranza per evitare che modeste violazioni delle norme edilizie possano precludere l'accesso al beneficio fiscale e, di conseguenza, l'efficientamento del patrimonio immobiliare.

Ulteriori semplificazioni potranno essere valutate nell'ambito di prossimi interventi normativi, in modo da promuovere la regolarizzazione delle difformità in tempi rapidi e consentire agli immobili di accedere alle misure di riqualificazione energetica.

ALLEGATO 4

5-05812 Rotta: Messa in sicurezza della discarica di Ca' Filissine nel territorio del comune di Pescantina.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste relative all'area della discarica di Ca' Filissine nel comune di Pescantina, la regione Veneto ha posto in evidenza come già prima dell'assegnazione del cospicuo finanziamento statale destinato all'intervento definitivo di bonifica e messa in sicurezza dell'area della discarica, sia la regione stessa che il comune di Pescantina si fossero adoperati per individuare adeguate soluzioni alla problematica ambientale riguardante il sito in questione.

In particolare, la regione aveva anticipato risorse proprie, per un totale di 1.675.760,91 euro, per le necessarie misure emergenziali di messa in sicurezza attuate direttamente dal comune di Pescantina.

Si evidenzia altresì che, a seguito dell'abbandono del sito da parte del soggetto che aveva in gestione la discarica, è stata individuata altra ditta specializzata alla quale il comune di Pescantina ha affidato le operazioni connesse all'esecuzione di alcuni lavori emergenziali e l'attività di gestione e sorveglianza del sito medesimo.

Nel dicembre 2019, è stato sottoscritto un Accordo di Programma tra Ministero dell'ambiente, oggi Ministero della transizione ecologica, regione Veneto e comune di Pescantina destinato alla realizzazione dell'intervento di messa in sicurezza e bonifica della discarica, per un importo complessivo di euro 66.394.854,52, di cui, euro 64.994.854,52 stanziati da questo Dicastero, ed euro 1.400.000,00 dalla regione del Veneto.

Le attività disciplinate prevedono la Progettazione definitiva dell'intervento di bonifica e messa in sicurezza del sito « ex discarica di Ca' Filissine », costo dell'intervento euro 336.486,00, Soggetto attuatore il comune di Pescantina.

Si prevede altresì la Bonifica e messa in sicurezza della ex discarica, da attuarsi mediante l'asportazione del percolato presente nel sito, nonché la realizzazione di un *capping* definitivo e di una barriera idraulica per il trattamento delle acque di falda contaminate, costo euro 64.658.368,52, Soggetto attuatore la regione Veneto.

In ultimo dovranno essere effettuati alcuni interventi emergenziali. Trattasi, in particolare, di lavori di innalzamento delle impermeabilizzazioni spondali di argilla al fine di evitare fuoriuscite di percolato, ripristino dell'impianto elettrico, ripristino dell'impianto aspirazione biogas, realizzazione dell'impianto videosorveglianza, gestione del sito per un anno, costo 1,4 milioni di euro. Soggetto attuatore il comune di Pescantina.

Occorre osservare che il Ministero, per consentire al comune di Pescantina di realizzare/adeguare il progetto definitivo di bonifica della discarica, aveva trasferito già nel dicembre 2017 la somma di euro 336.486,00 a favore del comune medesimo.

Successivamente, al fine di dare immediata attuazione alla realizzazione degli ulteriori interventi disciplinati nell'Accordo del 2019, il Ministero tra luglio e dicembre 2020 ha trasferito alla regione la somma di complessivi euro 35.408.369,000.

La regione, dal canto suo, ha provveduto ad individuare la società Veneto Acque S.p.A. (società *in house* interamente partecipata dalla regione del Veneto) quale soggetto attuatore dell'intervento finanziato, stipulando con la medesima apposita convenzione.

Contemporaneamente è stato attivato un tavolo tecnico di coordinamento – di fatto permanente – con gli Enti interessati, cui partecipa anche l'ARPAV, con il compito di monitorare la situazione ambientale

del sito e verificare la necessità/fattibilità di ulteriori misure di messa in sicurezza da adottare nelle more dell'inizio dei lavori del progetto definitivo approvato.

Nel dicembre 2020 è stata sottoscritta la convenzione tra regione Veneto e Veneto Acque S.p.A. per l'attuazione dell'intervento.

Nel febbraio 2021 è stato acquisito il parere favorevole del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NUVV) della regione relativamente all'analisi di opportunità e fattibilità tecnico-economica e alla conseguente sostenibilità dell'investimento pubblico in parola, coerentemente con quanto disposto dalla disciplina nazionale di cui alla legge n. 144/1999 istitutiva dei Nuclei di Valutazione.

Nel mese di marzo scorso è avvenuta la definitiva approvazione da parte del comune di Pescantina del progetto in argomento, comprensiva della sua validazione e consegna a Veneto Acque S.p.A., per i conseguenti adempimenti.

La regione rende noto, altresì, che si procederà in tempi rapidi all'affidamento della progettazione esecutiva e all'appalto dei relativi lavori, i quali potranno presumibilmente iniziare entro la fine del 2021.

Da ultimo, per quanto di stretta competenza del Ministero, si rappresenta che, a breve, si terrà una riunione del Comitato d'indirizzo e controllo dell'Accordo di Programma, allo scopo di verificare lo stato di attuazione degli interventi.