

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

D.L. n. 103/201: Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro. C. 3257 Governo, approvato dal Senato (Alle Commissioni IX e XI) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	92
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	104

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Programma di lavoro della Commissione per il 2021 – Un'Unione vitale in un mondo fragile. COM(2020)690 final.	
Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2021. Doc. LXXXVI, n. 4 (Parere alla XIV Commissione) (<i>Esame congiunto e rinvio</i>)	96

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Atto n. 282 (<i>Esame e rinvio</i>)	99
AVVERTENZA	103

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 8 settembre 2021. — Presidenza del vicepresidente Alessio BUTTI.

La seduta comincia alle 14.05.

D.L. n. 103/201: Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro.

C. 3257 Governo, approvato dal Senato.
(Alle Commissioni IX e XI).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

Alessio BUTTI, *presidente*, avverte che, secondo quanto convenuto nell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei

Gruppi, svoltosi nella giornata di ieri, la Commissione renderà il parere nella seduta odierna.

Piergiorgio CORTELAZZO (FI), *relatore*, nell'illustrare il contenuto del provvedimento, fa presente che l'articolo 1, nel dichiarare monumento nazionale le vie d'acqua urbane veneziane di Bacino di San Marco, Canale di San Marco e Canale della Giudecca di Venezia, prevede che le misure per la loro tutela possano comprendere anche limitazioni e divieto del transito di navi, disponendo altresì che, a decorrere dal 1° agosto 2021, sia vietato il transito delle grandi navi.

La relazione illustrativa motiva l'introduzione del divieto con la necessità di porre fine agli effetti negativi su canali, argini e

immobili a causa del moto ondoso prodotto dal passaggio di tali navi, nonché di ridurre i gravissimi rischi cui è esposto il patrimonio artistico ed ambientale per ipotetici incidenti. Su questo, peraltro, l'UNESCO ha già più volte avvisato lo Stato italiano, da ultimo lo scorso mese di giugno, quando ha deciso di portare all'Assemblea generale del 16 luglio 2021 la proposta di iscrivere Venezia e la sua laguna tra i siti del patrimonio mondiale in pericolo (cosiddetto Danger List).

A tali restrizioni si accompagnano misure di ristoro per le compagnie di navigazione, il gestore dei terminal di approdo, i soggetti esercenti servizi connessi al terminal, nonché a beneficio dei lavoratori impiegati in attività incise direttamente dal divieto. Si rimette ad un decreto ministeriale il compito di definire le modalità di erogazione dei contributi e si quantificano le risorse necessarie a copertura di tali interventi (commi 6 e 7).

Ricorda che il tema del transito delle « Grandi Navi » da crociera è stato oggetto di ampio dibattito a partire dall'adozione del decreto interministeriale n. 79 del 2 marzo 2012 (cosiddetto decreto « Clini-Passera ») che aveva previsto l'estromissione dal passaggio una volta individuata una via alternativa praticabile la cui definizione è ancora in corso.

In questo ambito, l'articolo 2 affida al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale il ruolo di Commissario straordinario – ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 – per la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione degli interventi necessari in ragione del suddetto divieto di transito, quali i punti di attracco temporanei nell'area di Marghera, la manutenzione dei canali esistenti e altri interventi di miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione. L'esecuzione degli interventi dovrà avvenire previa valutazione di impatto ambientale e garantendone la coerenza con le indicazioni del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia.

Viene inoltre fatto salvo quanto previsto dall'articolo 3 del decreto-legge n. 45 del

2021 che, in estrema sintesi, disciplina la procedura per l'acquisizione di proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica volti a contemperare lo svolgimento dell'attività croceristica nel territorio di Venezia con le eccellenze del suo patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale. Il bando per il « concorso di idee », è stato pubblicato il 29 giugno 2021 e le due fasi si concluderanno rispettivamente il 31 dicembre del 2021 (presentazione delle proposte ideative) e 31 dicembre del 2022 (progettazioni di fattibilità tecnica ed economica). Entro il 30 giugno 2023, si arriverà alla scelta del progetto vincitore.

La disposizione consente anche al Commissario straordinario – quando la natura dell'intervento lo richieda e vi sia disponibilità finanziaria – di promuovere studi idrogeologici, geomorfologici e archeologici volti alla salvaguardia di Venezia e della sua Laguna.

Il comma 3 attribuisce al Commissario straordinario anche il potere di adottare provvedimenti di autorizzazione e concessione in ambito portuale, disciplinare l'utilizzo dei beni demaniali interessati dalla realizzazione di detti interventi e avvalersi della facoltà di assumere le determinazioni ritenute necessarie per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori non iniziati o sospesi, secondo le procedure già definite dai commi 2 e 4 del citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019.

Inoltre, qualora la realizzazione degli interventi comporti la necessità di una variante al piano regolatore portuale, l'approvazione dei progetti da parte del Commissario straordinario, d'intesa con il Presidente della regione Veneto, ha effetto di variante, ferma restando la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS).

Il comma 4 prevede che entro sessanta giorni, con decreto del MIMS, di concerto con il Ministro dell'economia, sentita la Regione Veneto, siano fissati tempi ed oneri legati agli interventi ed al compenso di eventuali sub commissari. In base ad una modifica apportata al Senato, la norma in esame prevede adesso che entro il 31 dicembre 2021 sono adottati sia l'aggiorna-

mento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia sia il decreto interministeriale che disciplina l'autorizzazione per la movimentazione, in aree di mare ubicate nel conterminare lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei relativi fondali, i termini del procedimento, la durata dell'autorizzazione e le relative attività di controllo e monitoraggio.

Il comma 5 quantifica gli oneri derivanti dall'articolo in commento, pari a 157 milioni di euro, così suddivisi: 2 milioni di euro per l'anno 2021, 8 milioni per l'anno 2022, 15 milioni per l'anno 2023, 42 milioni per l'anno 2024, 55 milioni per l'anno 2025 e 35 milioni di euro per l'anno 2026.

Il comma 4-*quater* dell'articolo 2 interviene sul riparto delle risorse finanziarie previste per la realizzazione di interventi di salvaguardia della Laguna di Venezia al fine di assicurare una più celere realizzazione degli interventi stessi dal 2020 al 2024 prevedendo la seguente assegnazione: Comune di Venezia: 28.225.000 euro; Comune di Chioggia: 5.666.666,66 euro; Comune di Cavallino-Treporti: 1.775.000 euro; Comune di Mira, Comune di Jesolo: 1.166.666,67 per ciascun comune; Comuni di Musile di Piave, Campagna Lupia, Codavigo e Quarto d'Altino: 500.000 euro per ciascun comune.

Si tratta di risorse a suo tempo autorizzate dal comma 852 della legge di bilancio per il 2018 pari a 25 milioni di euro per l'anno 2018 e di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024. In particolare, si prevedeva che le risorse fossero destinate, per un importo di 20 milioni per il 2018 e 30 milioni per il periodo 2019-2024, ai comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino Treporti, mentre la restante quota, per un importo di 5 milioni per il 2018 e 10 milioni per il periodo 2019-2024, era destinata ai tutti i comuni che compongono il comitato di cui all'articolo 4 della legge n. 798 del 1984 (c.d. legge speciale per Venezia), previa ripartizione eseguita secondo deliberazione del Comitato stesso.

Per completezza, pur non essendo di diretta competenza della Commissione, segnala che l'articolo 3, comma 4-*bis* auto-

rizza Invitalia a sottoscrivere ulteriori apporti di capitale e ad erogare per assicurare la continuità del funzionamento produttivo dell'ILVA di Taranto e a costituire una società avente lo scopo di condurre le analisi di fattibilità, sotto il profilo industriale, ambientale, economico e finanziario, finalizzate alla realizzazione e alla gestione di un impianto per la produzione del cosiddetto preridotto (semilavorato siderurgico).

Presenta quindi una proposta di parere favorevole (*vedi allegato*), già anticipata ai colleghi per le vie brevi, che illustra. In particolare, tiene a sottolineare il richiamo alla mozione approvata all'unanimità dalla Camera nel luglio 2020 per la realizzazione dell'idrovia Padova Venezia, nella quale si impegna il governo, in sede di realizzazione dell'opera, a tener conto degli studi sugli impatti sulla rete idraulica esistente e sull'ecosistema naturale della laguna di Venezia. Su questo specifico tema aveva anche ipotizzato la formulazione di una specifica osservazione che non figura nel testo in distribuzione, non avendo riscontrato piena condivisione da parte di alcune forze politiche della maggioranza.

Fa altresì presente di aver inserito, su proposta del gruppo Movimento Cinque Stelle, un richiamo anche al ruolo dell'idrogeno verde nella prospettiva della decarbonizzazione soprattutto nei settori «*hard to abate*» e alla necessità che le analisi di fattibilità che verranno fatte per la realizzazione e la gestione di un impianto per la produzione del cosiddetto «*preridotto*» nello stabilimento produttivo dell'Ilva di Taranto siano orientate alla eliminazione completa delle fonti fossili dal ciclo di produzione.

Alessio BUTTI, *presidente*, nel rimarcare l'assenza del rappresentante del Governo alla seduta della Commissione, chiede se vi siano interventi in sede di dichiarazioni di voto.

Nicola PELLICANI (PD) rileva quanto il decreto-legge in esame sia importante per Venezia, recando disposizioni attese da molto tempo e che, seppur in ritardo, sono comunque finalmente state emanate. Per

quanto riguarda il tema dell'impatto ambientale, di precipua competenza della Commissione, evidenzia la rilevanza della disposizione che prevede l'adozione, entro il 31 dicembre prossimo, del piano morfologico e ambientale e del cosiddetto « Protocollo fanghi », che consentiranno di effettuare lavori nella Laguna da tempo necessari, tra cui l'escavo dei canali urbani di Venezia.

Condivide pienamente l'allontanamento delle grandi navi da Venezia, che costituisce un risultato atteso da anni. Osserva che si è solo all'inizio di un lungo percorso di adeguamento infrastrutturale della città, che dovrà vedere anche l'adeguamento del porto di Venezia alle esigenze della città, che ricorda essere un luogo di vita e non un monumento, anche per rilanciarne l'attività portuale.

Generoso MARAIA (M5S) evidenzia come anche il proprio gruppo abbia promosso l'adozione del divieto di transito delle grandi navi nella Laguna, a beneficio dei cittadini e della città di Venezia. Sottolinea altresì con favore il passaggio della proposta di parere che evidenzia come tutte le attività che si svolgeranno nel sito produttivo dell'Ilva di Taranto debbano tener conto dell'obiettivo della decarbonizzazione, anche attraverso l'utilizzo dell'idrogeno verde.

Daniela RUFFINO (CI) esprime l'orgoglio di sapere che un patrimonio così rilevante, come le vie d'acqua urbane di San Marco e della Giudecca, siano finalmente oggetto di misure efficaci di tutela. La salvaguardia di Venezia è un passo necessario, come dimostra anche l'approvazione all'unanimità della mozione citata dal relatore. Auspica quindi che venga data attuazione a quanto previsto nel decreto in esame, nell'interesse di Venezia che, lo ribadisce, costituisce un patrimonio unico per l'Italia e per il mondo.

Vincenza LABRIOLA (FI) preannuncia il voto convintamente favorevole del proprio gruppo, sottolineando positivamente la disposizione che prevede che la laguna di Venezia sia protetta e liberata dal passaggio

delle grandi navi. Si tratta di un primo passo – cui bisognerà dar seguito con coerenza – che ha visto coinvolti molti Ministri e l'intero Parlamento. Esprime anch'ella l'orgoglio che lo *slogan* « via le grandi navi da Venezia » sia finalmente diventato una realtà.

Alessio BUTTI, *presidente*, ringraziando preliminarmente il relatore anche per aver anticipato ai colleghi la bozza di parere, sottolinea favorevolmente il contenuto dell'articolo 1 del decreto-legge, che prevede misure di tutela per la laguna di Venezia, su cui più volte l'Unesco ha rilevato profili di rischio. Tuttavia ritiene che le misure indicate debbano essere affiancate da adeguati ristori, sia per chi eroga i servizi connessi al transito delle grandi navi sia per tutte le altre imprese e i lavoratori interessati e pregiudicati da tale divieto di transito. Attende con una certa preoccupazione l'emanazione del decreto ministeriale che dovrà definire l'erogazione dei contributi, in quanto nutre il fondato timore che le risorse siano del tutto insufficienti e ben lontani dalle richieste dei soggetti coinvolti. In ultimo, esprime perplessità anche sul ricorso a figure commissariali, che svela sempre una carenza di azione dello Stato e delle strutture amministrative ordinarie.

Conclusivamente, pur avendo evidenziando talune criticità dell'atto, dichiara il voto favorevole del suo Gruppo sulla proposta di parere del relatore.

Piergiorgio CORTELAZZO, *relatore*, ringrazia i colleghi per i contributi avanzati e il presidente Butti per le considerazioni svolte, che aveva avuto modo di ricevere informalmente prima della seduta. Concorda con l'esiguità delle risorse stanziare e auspica che – in relazione ai significativi poteri e compiti che gli sono attribuito – la scelta della figura commissariale ricada su un soggetto di elevate capacità ed equilibrio.

La Commissione approva all'unanimità la proposta di parere presentata dal relatore (*vedi allegato*).

La seduta termina alle 14.35.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Mercoledì 8 settembre 2021. — Presidenza del vicepresidente Alessio BUTTI.

La seduta comincia alle 14.36.

Programma di lavoro della Commissione per il 2021
– Un'Unione vitale in un mondo fragile.
COM(2020)690 final.

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2021.

Doc. LXXXVI, n. 4.

(Parere alla XIV Commissione).

(Esame congiunto e rinvio).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti in titolo.

Daniela RUFFINO (CI), *relatrice*, riferisce sui documenti programmatici riferiti al contesto dell'Unione europea di cui l'Italia fa parte. Si tratta in particolare del Programma di lavoro della Commissione europea per il 2021, nonché della Relazione predisposta dal Governo italiano relativamente alla partecipazione del nostro Paese all'Unione europea nel medesimo anno.

Il Programma di lavoro per il 2021 evidenzia come la Commissione intenda proseguire il lavoro iniziato nel 2020, mettendo in atto quel cambiamento sistemico di cui ha bisogno l'Europa, necessità che è divenuta urgente con la crisi sanitaria mondiale che ha colpito duramente l'economia.

Esso si concentra pertanto sulle sei tematiche già definite negli orientamenti politici della Presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen: 1) un *green deal* europeo; 2) una Unione pronta per l'era digitale; 3) un'economia al servizio delle persone; 4) una Unione più forte nel mondo; 5) la promozione dello stile di vita europeo; 6) un nuovo slancio per la democrazia europea.

Il Programma evidenzia quindi la straordinaria opportunità rappresentata da NextGenerationEU, lo storico piano per la ripresa presentato dalla Commissione, che

permetterà non solo di far fronte ai danni generati dalla crisi, ma anche di realizzare e costruire un modo migliore di vivere, concentrandosi su investimenti e riforme sostenibili, con una destinazione del 37 per cento della spesa alla transizione verde e con un minimo del 20 per cento da investire nel digitale. Si ribadisce che l'azione della Commissione continuerà ad essere guidata dall'Agenda 2030 e dai suoi obiettivi di sviluppo sostenibile, sia per quanto riguarda l'interno che l'esterno, nonché dall'accordo di Parigi.

Per ciascuna delle sei priorità sopra evidenziate sono declinate le proposte legislative, che abbracciano un ampio spettro di temi.

Per quanto riguarda nello specifico il tema del *green deal* europeo, viene ricordato il nuovo obiettivo proposto di ridurre le emissioni di almeno il 55 per cento entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 – che riguarderà tutti gli aspetti, dalle energie rinnovabili all'efficienza energetica in primo luogo, all'edilizia, e che avrà ad oggetto anche l'utilizzo del suolo, la tassazione energetica, la condivisione degli sforzi e lo scambio di quote di emissione, oltre ad un'ampia gamma di altri atti legislativi.

Si sottolinea tuttavia che le azioni della Commissione in tale ambito andranno ben oltre la riduzione delle emissioni: si darà seguito infatti anche alla strategia dell'Unione sulla biodiversità per il 2030 e alla strategia « dal produttore al consumatore », per ripristinare gli ecosistemi degradati, proteggere gli oceani e le regioni costiere, tutelare, ripristinare e gestire in modo sostenibile le foreste e ridurre il rischio di prodotti associati alla deforestazione sul mercato unionale.

In conclusione, il programma di lavoro sottolinea l'esigenza di accelerare il programma di cambiamenti sulla cui base la Commissione è stata eletta e su cui si è concentrata fin dalla sua entrata in carica, evidenziando che tutte le iniziative che vi figurano, anche quando si concentrano su settori diversi, devono puntare verso la stessa direzione: rendere più salubre l'ambiente, più equa la società, creando opportunità e rendere le economie più moderne

e incentrate su obiettivi di più vasta portata.

La relazione programmatica del Governo è lo strumento – previsto dalla legge che regola la partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea (legge n. 234 del 2012, articolo 13) – con cui il Governo indica gli orientamenti e le priorità che il Governo intende perseguire nell'anno successivo con riguardo al processo di integrazione europea.

La premessa della Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2021 evidenzia che l'attuale edizione non si innesta soltanto sul programma di lavoro della Commissione europea, che rimane tuttavia principio ispiratore, ma si basa anche sul più ampio orizzonte del Next Generation EU.

La Relazione si compone di quattro parti, articolate al loro interno in macro tematiche.

La parte prima – «Sviluppo del processo di integrazione europea» – è dedicata alle politiche e alle iniziative volte al rafforzamento del processo di integrazione europea sotto il profilo sia economico che istituzionale.

La parte seconda – «Le politiche strategiche» – in linea con l'azione europea, sviluppa le prioritarie iniziative programmatiche: sostenibilità ambientale e crescita economica, innovazione e digitalizzazione, coesione sociale.

La parte terza – «L'Italia e la dimensione esterna dell'UE» – affronta le politiche di vicinato, le strategie macroregionali, il rafforzamento dei partenariati e l'allargamento ad est anche sotto il profilo infrastrutturale, nonché le grandi questioni legate alla costruzione di una politica estera di sicurezza e difesa comune.

La parte quarta, infine, – «Coordinamento nazionale delle politiche europee» – oltre ad illustrare l'attività di coordinamento della posizione nazionale sui principali dossier europei soffermandosi anche sull'attuazione del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza, affronta le tematiche delle politiche doganali e di coesione, l'obiettivo di riduzione delle infrazioni, la

tutela degli interessi finanziari dell'Unione e le strategie di comunicazione e di formazione sulle attività dell'Unione europea.

Ciascuna parte è articolata al suo interno in macrotematiche, che costituiscono la base delle politiche europee, e per ciascuna di esse vengono fissati gli obiettivi chiave, indicate le azioni che si intendono promuovere e illustrati i risultati attesi.

Come già evidenziato, la cornice per la definizione degli impegni politici e delle azioni che il Governo ha in programma per il 2021 rimane costituita dalle priorità individuate fin dall'inizio dalla Commissione von der Leyen, poi integrate dagli obiettivi derivanti dall'attuazione delle iniziative messe in campo come risposta europea agli effetti devastanti della crisi pandemica, e in particolare dal NextGenerationEU.

Con particolare riferimento alle tematiche di interesse per la Commissione, nell'ambito delle azioni volte a perseguire le finalità del Green deal e della transizione ambientale come volano per una crescita economica sostenibile, il Governo in primo luogo si impegna a promuovere l'adozione a livello europeo di una Strategia di Sviluppo Sostenibile, delinea la Strategia nazionale per la biodiversità 2030 e sarà impegnato nel negoziato sulla legge europea per il Clima, con la finalità di garantire che gli strumenti finanziari e di *policy* individuati consentano di declinare il processo di decarbonizzazione verso l'obiettivo di neutralità al 2050.

La relazione illustra gli obiettivi che il Governo si pone, tra i quali – per i profili di interesse della Commissione – la promozione della sostenibilità ambientale della filiera agricola, una gestione sostenibile del territorio forestale e lo sviluppo dell'economia del mare, gli investimenti volti alla riconversione dei processi produttivi verso modelli più sostenibili, la revisione della normativa in materia di tassazione dell'energia; la messa in sicurezza del patrimonio scolastico e la riconversione ecologica del patrimonio statale, il rafforzamento della progettazione ecosostenibile e dell'etichettatura ecologica per prevenire la produzione di rifiuti, ottenere un riciclo di qualità, ridurre le emissioni climalteranti e

aumentare la sostenibilità dei prodotti e dei consumi.

Particolare attenzione è dedicata alle infrastrutture, per il miglioramento dell'intermodalità tra le diverse reti che costituiscono il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), con particolare attenzione alle infrastrutture lineari di 1° e 2° livello (ferrovie, strade e autostrade, sistemi di trasporto rapido di massa, ciclovie, trasporti marittimi e trasporto aereo). Per ciascuna tipologia di infrastruttura vengono individuate le azioni da mettere in campo e i risultati attesi, complessivamente volti – anche in vista della revisione della rete TEN-T- al progressivo allineamento delle priorità infrastrutturali nazionali con quelle europee.

Con particolare riferimento alle strade ed autostrade, gli obiettivi del Governo sono la valorizzazione del patrimonio stradale esistente e il completamento dei progetti in corso su itinerari stradali omogenei; il potenziamento tecnologico e la digitalizzazione (*smart roads*); la manutenzione e la messa in sicurezza delle infrastrutture anche con riguardo al rischio sismico; il decongestionamento e la fluidificazione tratte extraurbane ed autostradali attraverso, ad esempio, ampliamenti di carreggiata; il decongestionamento delle aree urbane e metropolitane, con l'eliminazione colli di bottiglia; l'adeguamento e l'omogeneizzazione di itinerari stradali a bassa accessibilità autostradale.

I risultati attesi delle azioni da realizzare comprendono tra l'altro: l'aumento dell'efficienza e della resilienza della rete viaria nazionale; l'attuazione del piano straordinario di verifica e messa in sicurezza delle opere d'arte insistenti sulle arterie stradali A24 ed A25; il progressivo completamento degli itinerari autostradali appartenenti alla rete TEN-T; il miglioramento delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture autostradali sia in termini di riduzione dell'incidentalità sia in termini di durabilità delle opere; la fluidificazione e il decongestionamento del traffico in prossimità dei centri urbani.

Merita un accenno anche l'obiettivo di potenziamento della rete cicloviaria. La re-

lazione evidenzia che nel 2021 è attesa l'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica, adottato in coerenza con il Sistema nazionale delle ciclovie turistiche ed articolato in due settori di intervento, in ambito urbano e su percorsi definiti a livello nazionale ed europeo. Il Piano si propone di realizzare un vero e proprio sistema di mobilità ciclistica diffusa a livello nazionale, agendo sulle diverse componenti del sistema, infrastrutturali e gestionali.

L'altro grande settore di intervento riguarda la mobilità, in relazione alla quale la strategia italiana è imperniata, in coerenza con il Green deal europeo, sul potenziamento delle forme di mobilità sostenibile a trazione alternativa, pubblica e privata, nonché sullo sviluppo della logistica sostenibile delle merci, finalizzata alla riduzione delle emissioni inquinanti e di CO₂. In quest'ottica particolare importanza viene attribuita all'implementazione della rete di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici, alla realizzazione di impianti di GNL per il settore del trasporto marittimo, alla promozione del trasferimento modale dalla gomma al treno. Azioni specifiche saranno inoltre indirizzate a potenziare la mobilità locale, sempre nell'ottica della sostenibilità.

La relazione evidenzia infine come alla transizione verde si accompagnerà la transizione digitale, che avrà un impatto rilevante per la modernizzazione di tutti i settori della vita del Paese.

Di qui le iniziative volte, innanzitutto, a favorire la diffusione delle competenze digitali e la riduzione del divario digitale, a facilitare lo sviluppo di infrastrutture digitali efficienti e sicure e ad individuare nuove regole per il mercato digitale nonché strumenti di tutela giuridica connessi ai processi di innovazione e digitalizzazione.

La Relazione dà quindi conto delle azioni che il Governo intende perseguire nei singoli ambiti, dalla pubblica amministrazione alla giustizia, dalla sanità alla difesa, dalla cultura ai settori delle imprese, del turismo e dei trasporti.

Con riferimento a quest'ultimo settore, tra le azioni messe in campo dal Governo,

merita sottolineare lo sviluppo del Corridoio verde digitale del Brennero, quale progetto volto a migliorare la fluidità del traffico su uno dei più importanti assi di trasporto tra il Mediterraneo e il Nord Europa, ottenendo nel contempo una drastica riduzione delle emissioni e la promozione di un trasporto pubblico sostenibile, sicuro e connesso (TPL 4.0).

In conclusione, si riserva di presentare una proposta di parere in esito agli elementi che emergeranno nel corso del dibattito.

Generoso MARAIA (M5S), con riguardo agli obiettivi indicati dal Governo nella relazione sul potenziamento delle arterie stradali, fa presente che vengono citate specificamente le autostrade A24 e A25 mentre non si fa riferimento a numerose altre autostrade della rete nazionale che, per la loro vetustà e per difetti costruttivi originari, scontano livelli di efficienza del tutto inadeguati. Anche con riguardo al GNL spiace che venga indicato solo in relazione al trasporto marittimo, trattandosi di un combustibile adatto anche per il trasporto pubblico locale. In ultimo, in relazione ai corridoi, ed in particolare al corridoio del Brennero, ritiene utile una precisazione del riferimento al Mediterraneo come punto di collegamento.

La Commissione rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.50.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 8 settembre 2021. — Presidenza del vicepresidente Alessio BUTTI.

La seduta comincia alle 14.50.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

Atto n. 282.

(Esame e rinvio).

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

Umberto BURATTI (PD), *relatore*, riferisce sullo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (atto n. 282).

Il termine per l'espressione del parere verrà a scadenza il prossimo 14 settembre 2021, anche se l'assegnazione alla Commissione è avvenuta con riserva, non essendo il testo corredato del parere della Conferenza Unificata.

È invece fissato al 17 dicembre 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.

Lo schema di decreto recepisce la citata direttiva novellando il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 con cui si era dato attuazione alla precedente direttiva in materia del 2008. La direttiva oggetto di attuazione è compresa nell'Allegato A della citata legge n. 53, senza che per essa siano quindi dettati specifici criteri e principi direttivi.

L'articolo 1 estende l'applicazione della disciplina in questione – fino ad ora limitato alle strade che fanno parte della rete stradale transeuropea – ad altre tre categorie di arterie stradali: 1) autostrade e strade principali, siano esse in fase di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico (comma 2); 2) strade e progetti di infrastrutture stradali diverse dalle precedenti (vale a dire diverse dalle strade della rete transeuropea, dalle autostrade e dalle strade principali), situati nelle aree extraurbane, che non sono serventi aree pubbliche o private che li costeggiano e che hanno usufruito di finanziamenti a valere su risorse stanziati dall'UE, ad eccezione delle strade non aperte al traffico automobili-

stico generale, quali, a titolo esemplificativo, piste ciclabili, ovvero strade non destinate al traffico generale ma di mero accesso a siti industriali, agricoli o forestali (comma 3); 3) dal 1° gennaio 2025, anche alle altre strade appartenenti alla rete di interesse nazionale non ricomprese tra quelle elencate al comma 2 (ovvero rete stradale transeuropea, autostrade e strade principali). In realtà, tale ampliamento del campo di applicazione è già presente nel testo attuale ma il termine fissato, che era al 1° gennaio 2016 è stato oggetto di successive proroghe fino al 1 gennaio 2022 (comma 4).

La relazione illustrativa precisa al riguardo che « il campo di applicazione dello schema di decreto ripropone quasi integralmente il campo di applicazione del d.lgs. 35/2011 in quanto quest'ultimo aveva già esteso le misure di sicurezza, originariamente previste soltanto per le strade appartenenti alla rete transeuropea (TEN), anche alla rete di autostrade e strade principali. Si precisa che tale disciplina era solo "raccomandata" dalla precedente direttiva come "codice di buone prassi". L'Italia, in realtà, con il decreto legislativo n. 35/2011, ha già recepito tale indicazione seppur scandandola in più fasi attuative ». Infatti, il testo vigente dell'articolo 1, comma 2, secondo periodo, del d.lgs. 35/2011 dispone che « per tutte le altre strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea, i contenuti del presente decreto costituiscono norme di principio ».

Il comma 5, fissa gli obblighi di informazione alla Commissione europea che il MIMS deve assolvere entro il 17 dicembre 2021 (elenco delle autostrade e delle strade principali), entro il 30 giugno 2024 (elenco delle strade per le quali troveranno applicazione le disposizioni del decreto a decorrere dal 1° gennaio 2025)

Il comma 6 stabilisce che entro il 31 dicembre 2024, le regioni e le province autonome, nel rispetto dei principi stabiliti dal presente decreto, dettano la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di loro competenza, con particolare riferimento alle strade finanziate a totale o parziale carico dell'U-

nione europea. Si tratta di una disposizione che riproduce, nella sostanza, quanto già previsto dal testo vigente del comma 4 (e che, secondo la relazione illustrativa, viene confermata), con la differenza che il termine per l'emanazione della disciplina regionale è attualmente fissato al 31 dicembre 2021 e deriva dalla proroga di un anno (operata dall'articolo 13, comma 3, lettera b), del D.L. 183/2020) del termine inizialmente previsto. Di fatto il comma in esame configura un'ulteriore proroga di tre anni del termine in questione.

Il comma 7 conferma quanto già previsto dal testo vigente (al comma 5) circa la non applicabilità alle strade in gallerie stradali che rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, usando una locuzione più precisa di quella attuale che si riferisce alle « gallerie stradali ».

L'articolo 2 modifica e integra le definizioni. In particolare introduce le definizioni di autostrada, strada principale e strade di interesse nazionale, che sono funzionali alla delimitazione del campo di applicazione. Al riguardo si evidenzia che la definizione di autostrada non richiama la categoria « A – Autostrada » che è invece definita dall'articolo 2 del Codice della strada.

Quanto alle strade di interesse nazionale, la norma rinvia all'allegato del decreto legislativo n. 461 del 1999, contenente le tabelle in cui sono indicati per ogni regione, i tratti stradali di competenza statale.

Un'ulteriore modifica riguarda la definizione di organo competente, non più individuato in modo univoco nel ministero, ma che adesso comprende « qualsiasi organismo pubblico, istituito a livello nazionale, regionale o locale, che partecipa, in funzione delle proprie competenze, all'attuazione del presente decreto ». La relazione illustrativa giustifica tale modifica « per tenere conto sia della pluralità dei soggetti coinvolti, in coerenza con l'ordinamento nazionale, sia dell'estensione del campo di applicazione ». La stessa relazione precisa che è stata ripresa la definizione di « organo competente » contenuta

nella direttiva 2008/96/CE e non modificata dalla direttiva 2019/1936/UE, in quanto « l'organo competente non è più individuabile esclusivamente nel Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ».

La norma modifica anche la disciplina riguardante la classificazione delle strade in base alla loro sicurezza. In primo luogo sopprime la definizione di « classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti », in linea con quanto disposto dalla direttiva. La relazione illustrativa evidenzia che tale soppressione si giustifica « per tenere conto delle nuove procedure per la valutazione e la classificazione della sicurezza della rete non più basate sul potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti bensì sul rischio legato, tra l'altro, anche alle caratteristiche intrinseche dell'infrastruttura stradale ».

In secondo luogo, riformula la definizione di « classificazione della sicurezza » definita adesso come « classificazione di parti della rete stradale esistente in categorie, in base alla loro sicurezza intrinseca misurata oggettivamente ».

Anche la definizione di ispezioni di sicurezza stradale viene aggiornata, nel senso che si sdoppia quella vigente distinguendo tra ispezione di sicurezza stradale mirata e ispezione di sicurezza stradale periodica.

È inoltre introdotta la nuova lettera *i-bis*) che reca la definizione di « utenti della strada vulnerabili », vale a dire gli utenti della strada non motorizzati, quali in particolare ciclisti e pedoni, e utilizzatori di veicoli a motore a due ruote.

L'articolo 3 riscrive l'articolo 5 del vigente decreto legislativo n. 35, al fine di recepire le norme della direttiva che introducono il concetto di valutazione della sicurezza stradale a livello di rete, la cui esecuzione sulla rete stradale oggetto del decreto è affidata all'organo competente e che riguarda il rischio di incidente e di gravità dell'impatto sulla base dei seguenti elementi: *a*) indagine visiva, in loco o con mezzi elettronici, delle caratteristiche di progettazione della strada al fine di valutarne la sicurezza intrinseca; *b*) analisi dei tratti della rete stradale aperti al traffico

da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti gravi in proporzione al flusso di traffico.

Secondo la relazione illustrativa « la valutazione della sicurezza stradale a livello di rete basata sul rischio è risultata, a livello europeo, uno strumento efficiente ed efficace per individuare quei tratti della rete che dovrebbero essere oggetto di ispezioni di sicurezza stradale più dettagliate e per definire le priorità di investimento secondo l'apporto di potenziale in termini di miglioramento della sicurezza su tutta la rete ».

Il comma 3 dispone inoltre che l'organo competente esegue la prima valutazione entro il 2024 e le valutazioni successive con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, comunque in ogni caso almeno ogni 5 anni.

Il comma 4 dispone che nel valutare la sicurezza stradale a livello di rete, l'organo competente tiene conto delle componenti indicative di cui all'allegato III (che viene riscritto dall'articolo 13 del presente schema).

Infine, il comma 5 dispone che l'organo competente, sulla base dei risultati della predetta valutazione e al fine di definire le priorità delle ulteriori misure necessarie, provvede alla classificazione di tutti i tratti della rete stradale in almeno tre categorie in base al loro livello di sicurezza.

L'articolo 4 novella in più punti l'articolo 6 del vigente decreto n. 35.

In primo luogo, precisa che lo stesso riguarda le sole ispezioni di sicurezza periodiche. In secondo luogo, l'obbligo attuale di adottare un programma di ispezioni entro il 19 dicembre 2011 da aggiornare con cadenza biennale viene sostituito dall'obbligo di eseguire ispezioni di sicurezza stradale periodiche con frequenza sufficiente a garantire livelli adeguati di sicurezza per l'infrastruttura stradale e comunque almeno ogni 5 anni.

In terzo luogo, si prevede che l'organo competente garantisce la sicurezza dei tratti della rete stradale contigui alle gallerie, attraverso ispezioni di sicurezza stradale congiunte, da effettuarsi con frequenza suf-

ficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, e comunque, almeno ogni 6 anni.

L'articolo 5 inserisce nel citato decreto n. 35 del 2011, quattro nuovi articoli che recepiscono fedelmente i contenuti della direttiva e che descrivono, come sottolineato dalla relazione illustrativa, « una serie di attività e di buone prassi da adottare al fine di creare una sequenza logica, efficace ed efficiente di operazioni tese al miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali ».

Nel dettaglio, l'articolo 6-*bis*, rubricato « Seguito delle procedure per le strade aperte al traffico », dispone che, sulla base dei risultati delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete, l'organo competente deve garantire l'esecuzione di ispezioni di sicurezza stradale mirate o di interventi correttivi diretti. Tali ispezioni devono tenere conto anche delle componenti indicative di cui all'allegato II-*bis* (che viene introdotto dall'articolo 12 del presente schema).

Rispetto alla corrispondente disposizione della direttiva, l'articolo 6-*bis* ripete la norma nazionale vigente per la quale gli investimenti per l'attuazione dei predetti interventi correttivi per la rete stradale a pedaggio sono da considerarsi ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di regolazione economica del settore stradale; inoltre, precisa che il piano d'azione deve essere predisposto e aggiornato almeno ogni 5 anni.

Gli articoli 6-*ter* e 6-*quater* prevedono rispettivamente che nell'attuazione delle procedure di sicurezza siano tenute in considerazione le esigenze degli utenti della strada vulnerabili e che l'ente proprietario della strada, ai fini dell'apposizione della segnaletica orizzontale e verticale, assicura che la stessa risulti leggibile e visibile sia per i conducenti che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida, tenendo conto delle specifiche comuni eventualmente adottate dalla Commissione europea.

L'articolo 6-*quinqüies* prevede che gli Stati membri si adoperino per istituire un sistema nazionale di segnalazione sponta-

nea, accessibile on line a tutti gli utenti della strada, per facilitare la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi trasmesse dagli utenti della strada e dai veicoli, e di qualsiasi altra informazione in materia di sicurezza che l'autore della segnalazione percepisce come un rischio reale o potenziale per la sicurezza dell'infrastruttura stradale. Conseguentemente, esplicita che l'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (AINOP, istituito dal D.L. 109/2018) costituisce anche il sistema nazionale di segnalazione spontanea.

L'articolo 6 precisa che gli incidenti mortali, i cui dati sono riportati dall'organo competente in apposita relazione, sono quelli verificatisi sulla rete stradale ricadente nell'ambito di applicazione dello schema di decreto in esame e dispone che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) sovrintende alla gestione dei suddetti dati.

L'articolo 7 novella il vigente articolo 9 del citato decreto n. 35 disponendo che, a decorrere dal 17 dicembre 2024, i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale includono aspetti relativi agli utenti della strada vulnerabili e alle infrastrutture per tali utenti.

L'articolo 8 introduce l'obbligo, in capo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di fornire alla Commissione europea, entro il 31 ottobre 2025 e successivamente ogni 5 anni, una relazione sulla classificazione della sicurezza dell'intera rete, valutata ai sensi dell'articolo 5, comprensiva delle eventuali disposizioni di aggiornamento degli orientamenti nazionali, ivi compresi i miglioramenti in termini di progresso tecnologico e di protezione degli utenti vulnerabili della strada.

L'articolo 9 novella i commi 1 e 3 dell'articolo 10 (che reca le disposizioni tariffarie) del d.lgs. 35/2011.

La prima modifica mira a sostituire la parola « classificazione » con « valutazione » tra le attività a cui si provvede mediante la tariffazione.

La seconda modifica precisa che tra le attività in questione rientrano anche quelle disciplinate dal nuovo articolo 6-*bis* (valu-

tazioni della sicurezza stradale a livello di rete) e che all'espletamento di tali attività provvede non solo il MIMS (come previsto dal testo vigente) ma anche l'ANSFISA.

Integrando la normativa attuale, si dispone nel senso che l'aggiornamento triennale delle tariffe – già previsto – debba adesso avvenire su proposta dell'ANSFISA e con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia.

Gli articoli da 10 a 14 recano modifiche agli allegati del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.

L'articolo 10 reca alcune limitate modifiche all'allegato I, con riguardo al titolo – che diventa « Componenti indicative delle valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale » – e ad una nuova definizione di « traffico » che tiene conto anche degli utenti vulnerabili e della categorizzazione del traffico per tipo, quale, a titolo esemplificativo, i flussi di traffico di pedoni e biciclette.

L'articolo 11 apporta alcune modifiche all'allegato II, anche qui con riguardo al titolo – che diviene « Componenti indicative dei controlli sulla sicurezza stradale » – e all'inserimento, tra i criteri applicabili nella fase della progettazione preliminare, delle disposizioni per gli utenti della strada vulnerabili.

L'articolo 12 inserisce l'allegato II-*bis* che tiene conto degli utenti vulnerabili e individua le componenti indicative delle ispezioni di sicurezza stradale mirate.

L'articolo 13 dispone la sostituzione dell'allegato III al fine di dettagliare, in coerenza con la modificata valutazione della sicurezza stradale a livello di rete, le relative componenti indicative.

L'articolo 14 apporta modifiche all'allegato IV (recante « Informazioni che devono figurare nelle relazioni di incidenti »), in particolare prescrivendo che la localizzazione dell'incidente sia la più esatta possibile e che debba comprendere le coordinate GNNS (*global navigation satellite system*).

Infine, l'articolo 15 reca la clausola di invarianza finanziaria, prevedendo che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dallo schema di decreto in esame con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Si riserva di presentare una proposta di parere in esito al dibattito.

La Commissione rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.55.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

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.

ALLEGATO

D.L. n. 103/201: Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro. C. 3257 Governo, approvato dal Senato.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La VIII Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il decreto-legge n. 103 del 2021 recante Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro;

premessi che:

l'articolo 1, nel dichiarare monumento nazionale le vie d'acqua urbane veneziane di Bacino di San Marco, Canale di San Marco e Canale della Giudecca di Venezia, prevede che a decorrere dal 1° agosto 2021 sia vietato il transito delle grandi navi, al fine di preservare il patrimonio architettonico e ambientale dai danni e dai pericoli cui è esposto a causa del passaggio di tali navi;

l'articolo 2, comma 1 affida al Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale il ruolo di Commissario straordinario – ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 – per la realizzazione degli interventi necessari in ragione del suddetto divieto di transito, previa valutazione di impatto ambientale e garantendone la coerenza con le indicazioni del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia;

il medesimo articolo 2, comma 1 fa salva la procedura prevista dall'articolo 3 del decreto-legge n. 45 del 2021, per l'acquisizione di proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica volti a contenere lo svolgimento dell'attività croceristica nel territorio di Venezia con le eccellenze del suo patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale;

il comma 1-*bis* dell'articolo 2 consente anche al Commissario straordinario di promuovere studi idrogeologici, geomorfologici e archeologici volti alla salvaguardia di Venezia e della sua Laguna;

il comma 3 dell'articolo 2 attribuisce ampi poteri al Commissario straordinario disponendo altresì che, qualora la realizzazione degli interventi comporti la necessità di una variante al piano regolatore portuale, l'approvazione dei progetti da parte del Commissario, d'intesa con il Presidente della regione Veneto, abbia effetto di variante, ferma restando la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS);

i commi 4-*bis* e 4-*ter* prevedono, rispettivamente, che entro il 31 dicembre 2021 siano adottati sia l'aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia sia il decreto interministeriale che disciplina l'autorizzazione per la movimentazione, in aree di mare ubicate nel contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei relativi fondali, i termini del procedimento, la durata dell'autorizzazione e le relative attività di controllo e monitoraggio;

il comma 4-*quater* dell'articolo 2 interviene sul riparto delle risorse finanziarie previste per la realizzazione di interventi di salvaguardia della Laguna di Venezia al fine di assicurare una più celere realizzazione degli interventi stessi dal 2020 al 2024;

l'articolo 3, comma 4-*bis* autorizza Invitalia a sottoscrivere ulteriori apporti di capitale e ad erogare per assicurare la continuità del funzionamento produttivo

dell'ILVA di Taranto e a costituire una società avente lo scopo di condurre le analisi di fattibilità, sotto il profilo industriale, ambientale, economico e finanziario, finalizzate alla realizzazione e alla gestione di un impianto per la produzione del cosiddetto preridotto (semilavorato siderurgico)

considerato altresì che:

nel luglio 2020 la Camera ha approvato all'unanimità la mozione 1-00370 per la realizzazione dell'idrovia Padova-Venezia, con funzioni anche di scolmatore dei bacini del Brenta e del Bacchiglione, nella quale si impegna, tra l'altro, il Governo, in sede di realizzazione, a tener conto degli studi sugli impatti sulla rete idraulica esi-

stente e sull'ecosistema naturale della Laguna di Venezia;

la realizzazione dell'idrovia è citata nel parere parlamentare sul PNRR, quale opera di rilevante importanza ambientale;

come indicato nel PNRR, l'idrogeno verde può assumere un ruolo rilevante nella prospettiva della progressiva decarbonizzazione soprattutto nei settori « hard to abate », mediante l'abbattimento delle emissioni di CO₂ al circa 90 per cento, le citate analisi di fattibilità devono essere orientate alla completa eliminazione delle fonti fossili dal ciclo di produzione;

esprime

PARERE FAVOREVOLE