

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

Sulla pubblicità dei lavori	126
5-04804 Zolezzi: Aggiornamenti sull'iter della Convenzione tra Anas e Rfi in merito alla realizzazione sul Po ad Ostiglia e Revere di un nuovo impalcato stradale in sostituzione di quelli esistenti, ferroviario e stradale	126
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	138
5-05817 Paita: Manutenzione del cavalcavia che attraversa l'autostrada A12 Livorno/Genova presso l'abitato di Ceparana	126
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	139
5-06797 Paolo Russo: Interventi di rifacimento della pavimentazione stradale della tratta compresa tra Nola e Villa Literno della strada statale 7/Bis « Terra di lavoro »	126
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	140

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante Modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, della decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra e del regolamento (UE) 2015/757. COM(2021)551 final e allegato.

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato. COM(2021)552 final.

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/841 per quanto riguarda l'ambito di applicazione, semplificando le norme di conformità, stabilendo gli obiettivi degli Stati membri per il 2030 e fissando l'impegno di conseguire collettivamente la neutralità climatica entro il 2035 nel settore dell'uso del suolo, della silvicoltura e dell'agricoltura, e il regolamento (UE) 2018/1999 per quanto riguarda il miglioramento del monitoraggio, della comunicazione, della rilevazione dei progressi e della revisione. COM(2021)554/2 final e allegato.

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/842 relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi. COM(2021)555 final e allegato.

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il Fondo sociale per il clima. COM(2021)568 final e allegato (<i>Esame congiunto e rinvio</i>)	127
--	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	136
---	-----

AVVERTENZA	137
------------------	-----

INTERROGAZIONI

Martedì 21 dicembre 2021. — Presidenza della vicepresidente Rossella MURONI. — Interviene, da remoto, il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, Giancarlo Cancellieri.

La seduta comincia alle 13.05.

Sulla pubblicità dei lavori.

Rossella MURONI, *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.

5-04804 Zolezzi: Aggiornamenti sull'iter della Convenzione tra Anas e Rfi in merito alla realizzazione sul Po ad Ostiglia e Revere di un nuovo impalcato stradale in sostituzione di quelli esistenti, ferroviario e stradale.

Il sottosegretario di Stato Giancarlo CANCELLERI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Alberto ZOLEZZI (M5S), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che ringrazia. Si tratta di una risposta importante relativa ad una infrastruttura che appartiene ad una rete che comprende circa 255 ponti nel bacino del fiume Po, tra i quali 183 risultano ammalorati. Nel caso specifico del ponte di cui all'interrogazione, che insiste sull'asta del Po tra i comuni di Ostiglia e Borgo Mantovano, fa presente che si tratta di operare una riconversione dal ponte ferroviario a quello stradale, necessario su un'arteria stradale che unisce l'Abetone e il Brennero. Auspica quindi che si proceda celermente al cambio di proprietà da RFI ad ANAS, tenendo conto che il ponte si colloca in un'area dove transitano i mezzi delle imprese responsabili del 60 per cento del PIL nazionale attraverso

l'import e l'export soprattutto con la Germania. Rammenta che è in discussione presso la Commissione una risoluzione avente ad oggetto i ponti del fiume Po, che auspica possa essere oggetto di particolare attenzione da parte del Governo, sulla quale alla ripresa dei lavori saranno svolte specifiche audizioni. Ricorda, infine, che nella legge di bilancio sono stanziati risorse opportune, anche se a suo giudizio insufficienti, per i ponti del fiume Po che rappresentano – lo ribadisce – una rete fortemente interconnessa.

5-05817 Paita: Manutenzione del cavalcavia che attraversa l'autostrada A12 Livorno/Genova presso l'abitato di Ceparana.

Silvia FREGOLENT (IV) sottoscrive l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario di Stato Giancarlo CANCELLERI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Silvia FREGOLENT (IV), replicando in qualità di cofirmataria, si dichiara soddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo, in quanto il cronoprogramma evidenzia la fine dei lavori – e lo sottolinea positivamente – già per il prossimo mese di febbraio del 2022. Fa presente, infatti, che il dato più preoccupante dei lavori sulle autostrade liguri è il loro svolgimento durante i mesi estivi, con conseguente forte intensificazione del traffico, essendo la Liguria sede delle spiagge frequentate anche da lombardi e piemontesi. Auspica pertanto che tale termine venga rispettato per evitare disagi agli utenti nei prossimi mesi estivi.

5-06797 Paolo Russo: Interventi di rifacimento della pavimentazione stradale della tratta compresa tra Nola e Villa Literno della strada statale 7/Bis « Terra di lavoro ».

Il sottosegretario di Stato Giancarlo CANCELLERI, risponde all'interrogazione in ti-

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

Paolo RUSSO (FI), replicando si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che ringrazia per l'attenzione dedicata al quesito posto. Esso muove dall'esigenza di far sì che l'ANAS, anche in Campania, rispetti le tempistiche previste per i lavori programmati, a tutela della sicurezza della circolazione. Essendo presenti numerosi cantieri anche in altre tratte della regione, nei quali si vedono assai raramente operai al lavoro, e per di più in numero esiguo, auspica un'azione ancor più incisiva del Governo nei confronti di ANAS affinché sia garantito il rispetto dei cronoprogrammi previsti per le opere in corso.

Rossella MURONI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni di competenza del Ministero delle infrastrutture all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 13.20.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Martedì 21 dicembre 2021. — Presidenza del vicepresidente Alessio BUTTI. — Interviene, da remoto, la sottosegretaria di Stato per la Transizione ecologica Ilaria Fontana.

La seduta comincia alle 14.05.

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante Modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, della decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra e del regolamento (UE) 2015/757.

COM(2021)551 final e allegato.

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i

settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato.
COM(2021)552 final.

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/841 per quanto riguarda l'ambito di applicazione, semplificando le norme di conformità, stabilendo gli obiettivi degli Stati membri per il 2030 e fissando l'impegno di conseguire collettivamente la neutralità climatica entro il 2035 nel settore dell'uso del suolo, della silvicoltura e dell'agricoltura, e il regolamento (UE) 2018/1999 per quanto riguarda il miglioramento del monitoraggio, della comunicazione, della rilevazione dei progressi e della revisione.

COM(2021)554/2 final e allegato.

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/842 relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi.

COM(2021)555 final e allegato.

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il Fondo sociale per il clima.

COM(2021)568 final e allegato.

(*Esame congiunto e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame delle proposte in titolo.

Alessio BUTTI, *presidente*, ricorda che la Commissione ha deliberato di avviare l'esame di alcuni provvedimenti normativi adottati dalla Commissione europea nell'ambito del pacchetto denominato « pronti per il 55 per cento » (*Fit for 55*). È stato al riguardo convenuto di iniziare da quelli assegnati in via esclusiva alla nostra Commissione, per poi completare il quadro anche con gli altri atti, assegnati in sede congiunta con la IX Commissione Trasporti e con la X Commissione Attività produttive.

Come è noto, l'Unione Europea ha fatto propri gli obiettivi dell'Agenda 2030 ONU per lo Sviluppo Sostenibile, della Conferenza ONU sui cambiamenti climatici e

dell'Accordo di Parigi del 2015, mettendo in campo una propria strategia denominata Green deal, a cui è seguita la « legge europea sul clima », il cui scopo è quello di portare a una sostanziale riduzione delle emissioni di CO₂ entro il 2030 e di raggiungere la neutralità climatica entro 2050. In tale contesto, il pacchetto Fit for 55, proposto dalla Commissione UE il 14 luglio 2021, interviene sul complesso normativo dell'UE per allinearli ai nuovi ambiziosi obiettivi.

Il citato pacchetto di proposte normative costituisce un insieme di misure legislative fondamentali per la transizione ecologica su cui peraltro anche il Governo sta svolgendo un'importante attività di coinvolgimento e di ascolto di associazioni, aziende e istituzioni per discutere come raggiungere l'obiettivo di riduzione del 55 per cento di emissioni climalteranti entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990.

Caterina LICATINI (M5S), *relatrice per gli atti COM(2021) 551 final e allegato e COM(2021)552 final*, fa presente che le proposte in esame intendono allineare la normativa vigente in materia di clima ai nuovi obiettivi ambiziosi dell'Unione europea per ridurre le emissioni nette di almeno il 55 per cento entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e per diventare il primo continente climaticamente neutro entro il 2050. Questi obiettivi sono divenuti obblighi sanciti dalla prima normativa europea sul clima e rappresentano anche il contributo dell'UE e dei suoi Stati membri nel quadro del rispetto degli obiettivi dell'accordo di Parigi.

In quest'ottica, il pacchetto di proposte mira a far sì che l'UE sia « pronta per il 55 per cento » e a realizzare i cambiamenti trasformativi necessari nella sfera economica, sociale e industriale.

La transizione verde rappresenta la risposta dell'UE alle emergenze che minacciano il clima e la biodiversità del pianeta. La transizione verde rappresenta una sfida, che va colta affrontando efficacemente i costi e le ripercussioni della transizione, e un'opportunità per rafforzare al contempo la nostra competitività e creando posti di lavoro adattati ai nuovi scenari che implicheranno anche una riconversione dei mo-

delli produttivi. Questo decennio rappresenta il momento decisivo per orientare le nostre azioni verso la neutralità climatica.

In tale contesto, il pacchetto Fit for 55 prevede una revisione dei meccanismi che da anni disciplinano la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e che costituiscono il perno della politica climatica europea.

Le due proposte di direttiva, (COM(2021)551) e (COM(2021)552), prevedono la revisione del sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea (Emission trading system – EU ETS), che rappresenta il primo mercato del carbonio a livello globale e che – ricorda – si basa sulla fissazione di un massimale (cap) alle emissioni di gas ad effetto serra sul territorio dell'UE, a cui corrisponde un numero equivalente di « quote » di emissione che possono essere acquistate/vendute sul mercato.

Ricorda che il sistema ETS è disciplinato dalla direttiva 2003/87/CE (« direttiva ETS ») modificata da ultimo nel 2018. Il sistema è stato oggetto di successive modifiche alle quali sono state associate diverse fasi: la IV fase è iniziata il 1° gennaio 2021 e terminerà nel 2030.

Il sistema attuale, che copre circa il 36 per cento delle emissioni, si applica ai soggetti operanti nei settori della produzione di energia elettrica, dell'industria ad alta intensità energetica (detti nell'insieme « impianti fissi »), nonché dal trasporto aereo all'interno dell'Unione. Gli impianti italiani interessati dovrebbero essere circa 1.200.

L'intervento di revisione del sistema nel pacchetto Fit for 55 per cento è per lo più contenuto nella proposta di direttiva (COM(2021)551), che modifica la direttiva ETS. La proposta di direttiva (COM(2021)552) interviene invece sul sistema ETS per rafforzare il contributo del trasporto aereo alla riduzione delle emissioni di gas serra. Il termine per il recepimento di entrambe le direttive è fissato al 31 dicembre 2023.

La revisione si basa su un nuovo obiettivo di riduzione delle emissioni dei settori interessati dal sistema ETS del 61 per cento

rispetto ai livelli del 2005 entro il 2030 (rispetto all'attuale -43 per cento), al fine di adeguarlo ai nuovi e più ambiziosi obiettivi climatici dell'Unione. Segnalo che nel 2020 le emissioni totali prodotte dagli impianti fissi che rientrano nell'ambito del sistema EU ETS erano già diminuite del 43 per cento rispetto al 2005 raggiungendo pertanto il target attuale.

Il nuovo obiettivo di riduzione comporta un adeguamento delle quote rilasciate nel sistema: si prevede, pertanto, un taglio iniziale e una riduzione progressiva più rapida delle quote di emissioni, attraverso un aumento del fattore di riduzione lineare che passa dall'attuale 2,2 per cento al 4,2 per cento. Novità anche sul fronte della riserva stabilizzatrice di mercato (MSR), il meccanismo che ritira in automatico le quote in eccesso per evitare un deprezzamento dei permessi, che la Commissione propone di rafforzare, facendo sì, tra l'altro, che possa assorbire più rapidamente l'eccedenza di quote, attraverso il mantenimento della percentuale di assorbimento delle quote in circolazione sopra una certa soglia al 24 per cento fino al 2030 (invece di scendere al 12 per cento nel 2024). Sarà utile approfondire tali misure, che avranno effetti sui volumi d'asta degli Stati membri, unitamente a quelle riguardanti il taglio iniziale e il nuovo fattore di riduzione lineare.

Le quote gratuite rimarranno uno strumento importante per tutelare l'industria ad alta intensità energetica dal rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, tuttavia di pari passo con la riduzione del tetto massimo complessivo delle emissioni verrà ridotto anche il numero di quote gratuite. La Commissione propone l'aggiornamento a partire dal 2026 dei parametri di riferimento (benchmark), sulla base dei quali è calcolata l'assegnazione gratuita, nonché l'applicazione di una condizionalità per gli impianti soggetti ad « audit energetico » che sono tenuti ad attuare le raccomandazioni previste dall'audit o misure alternative di effetto equivalente, pena una decurtazione del 25 per cento delle assegnazioni gratuite.

Ai fini del *phasing out* progressivo delle quote gratuite la revisione dell'ETS prevede due importanti novità. La prima è l'azzeramento progressivo delle assegnazioni a titolo gratuito per i settori oggetto del nuovo meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (*Carbon border adjustment mechanism*, CBAM), nuovo meccanismo di fissazione di una tariffa all'importazione che dovrebbe attenuare i rischi di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio ed essere alternativo all'assegnazione di quote gratuite. La seconda è rappresentata dall'eliminazione graduale delle quote gratuite per il trasporto aereo entro la fine del 2026.

Il rafforzamento del sistema ETS passa attraverso la sua estensione a nuovi settori.

La proposta della Commissione estende, infatti, l'applicazione del sistema ETS alle emissioni di CO₂ prodotte dalle navi di grandi dimensioni (oltre 5000 tonnellate di peso) nelle tratte intra-UE ed a quelle prodotte all'ormeggio in un porto dell'UE, nonché alla metà delle emissioni delle navi che effettuano tratte che coinvolgono in entrata o in uscita porti extra-UE. L'inclusione del nuovo settore nel sistema dovrebbe avvenire gradualmente dal 2023 arrivando al 100 per cento della restituzione delle quote di emissioni verificate da parte delle società di navigazione a partire dal 2026.

Una rilevante novità è l'introduzione di un nuovo sistema di scambio delle quote di emissione, che si applicherà ai combustibili utilizzati per gli edifici e il trasporto stradale, come sistema autonomo separato, ma contiguo, che sarà operativo dal 2026. Nel nuovo sistema di scambio di quote di emissioni non sono previste assegnazioni gratuite. Il 25 per cento dei proventi del nuovo sistema alimenterà la dotazione del nuovo Fondo sociale per il clima. L'estensione del sistema ETS al trasporto su strada e agli edifici a tali settori rappresenta una delle questioni centrali della revisione della proposta della Commissione, destinata a essere approfondita, al fine di valutare l'impatto economico e sociale della nuova misura.

La riforma del sistema ETS, unitamente alla riduzione delle emissioni, prevede un rafforzamento degli incentivi per accele-

rare il processo di decarbonizzazione e l'adozione di tecnologie a basse emissioni. A tal fine, prevede che gli Stati membri utilizzino tutti i proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote di emissioni, e non il 50 per cento come attualmente previsto, per scopi legati alla questione climatica. La modifica avrà un impatto sulla normativa nazionale, dove allo stato si prevede che il 50 per cento dei proventi sia riassegnato al Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato.

Sulla base delle modifiche della proposta di direttiva, i proventi possono essere utilizzati anche per fornire un sostegno finanziario per affrontare le problematiche sociali dei nuclei a reddito medio-basso, anche riducendo le imposte che hanno un effetto distorsivo.

Dai proventi delle aste andrà detratta una quota che sarà destinata al bilancio dell'Unione, in quanto il nuovo sistema di revisione dell'ETS rappresenterà una delle nuove entrate, una nuova risorsa propria dell'UE per la cui istituzione la Commissione europea dovrebbe presentare a breve la proposta di modifica della decisione sulle risorse proprie (2020/2053), che necessiterà della ratifica di tutti gli Stati membri per la sua entrata in vigore. Allo stato, pertanto, non è possibile quantificare quanta parte dei proventi sarà attribuita al bilancio dell'Unione.

La proposta di revisione del sistema ETS prevede inoltre il potenziamento del Fondo per l'innovazione e del Fondo di Modernizzazione, volti rispettivamente a sostenere l'innovazione tecnologica mirata alla neutralità climatica e a promuovere interventi a sostegno della transizione energetica.

Al Fondo per la modernizzazione sarà destinato un ulteriore 2,5 per cento del totale delle quote messe all'asta, per sostenere la transizione energetica degli Stati membri con un PIL pro capite inferiore al 65 per cento della media dell'UE nel periodo 2016-2018. L'intervento del Fondo sarà allineato ai nuovi obiettivi climatici dell'Unione e, tra l'altro, non fornirà alcun sostegno agli impianti per la produzione di energia che utilizzano combusti-

bili fossili. È incrementata dal 70 per cento all'80 per cento la percentuale del fondo che deve essere investita in investimenti prioritari, tra cui investimenti a favore dell'efficienza energetica.

Si prevede, altresì, un aumento della dotazione del Fondo per l'innovazione, a cui dovrebbero affluire anche le quote risultanti dalla riduzione dell'assegnazione gratuita per effetto del CBAM, nonché 150 milioni di quote derivanti dal nuovo sistema di scambio di quote per edifici e trasporto su strada. A un potenziamento del Fondo corrisponderà un ampliamento dei progetti oggetto di finanziamento per sostenere l'innovazione nelle tecnologie e nei processi a basse emissioni di carbonio, anche attraverso meccanismi di gara competitivi, quali i contratti per differenza di carbonio (*Carbon contracts for difference, CCD*).

Per quanto riguarda il trasporto aereo, oltre alla citata eliminazione delle quote gratuite, si prevede di consolidare e limitare la quantità totale di quote prevista per le compagnie aeree ai livelli attuali e diminuirli tramite l'applicazione del fattore di riduzione lineare. Deroghe temporanee sono previste per i voli che collegano gli Stati membri alle regioni ultraperiferiche del proprio territorio.

La proposta della Commissione prevede, inoltre, di integrare l'applicazione del sistema ETS al traffico aereo intra-UE con il regime internazionale di compensazione CORSIA per i voli extraeuropei (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*). Nel ricordare che tale meccanismo è stato approvato nel 2016 dall'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile (ICAO) con l'obiettivo di stabilizzare le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto aereo internazionale ai livelli del 2020, segnalo che la partecipazione al programma CORSIA sarà su base volontaria dal 2021 al 2026, per diventare obbligatoria dal 2027 al 2035, e che l'UE e i suoi Stati membri vi hanno aderito sin dal principio.

Il regime CORSIA si applicherà alle emissioni dei voli da e verso paesi non

appartenenti allo Spazio economico europeo (SEE) operati da compagnie aeree con sede nell'UE. Al fine di assicurare la parità di trattamento sulle rotte, i voli da e per i paesi che non attuano il sistema CORSIA dovrebbero essere esentati dagli obblighi dell'EU ETS o di CORSIA; per incentivare la piena attuazione di CORSIA a partire dal 2027, l'esenzione dovrebbe applicarsi solo alle emissioni fino al 31 dicembre 2026.

Segnala che nella relazione trasmessa dal Governo al Parlamento ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234 del 2012, si rileva l'esigenza di giungere ad un provvedimento equilibrato che coniughi opportunamente la salvaguardia ambientale con la minimizzazione dei possibili impatti a livello sociale, economico e produttivo.

L'esame delle due proposte presso le istituzioni europee è in una fase iniziale. Al Parlamento europeo le proposte sono all'esame della Commissione per l'Ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI). Al Consiglio invece le proposte sono all'esame del Gruppo di lavoro sull'Ambiente e del Consiglio Ambiente, che ha tenuto un primo scambio di opinioni il 6 ottobre. Stanno emergendo in questa fase richieste di approfondimento e di chiarimento su taluni profili delle proposte.

La relazione segnala che sono in discussione numerosi aspetti della proposta di modifica, con particolare riferimento agli impatti sulle imprese e alla valutazione della sufficienza degli strumenti di risposta individuati nel testo legislativo, agli impatti sui consumatori finali e, in particolare, in relazione all'ampliamento del campo di applicazione ai settori dei trasporti su strada ed edifici. Si ritiene rilevante anche approfondire ulteriormente i potenziali impatti sul settore navale, incluso per la prima volta nel sistema ETS, ed aereo per cui la Commissione propone l'attuazione di uno strumento di regolazione adottato a livello ICAO attraverso una direttiva.

In conclusione, ritiene che l'esame delle due proposte di direttiva consenta alla

Commissione di approfondire la portata dell'intervento di riforma dei meccanismi per la riduzione delle emissioni e alcuni aspetti precedentemente evidenziati, nella prospettiva di adottare in esito all'istruttoria un documento conclusivo nell'ambito del dialogo politico con le istituzioni europee.

Eva LORENZONI (LEGA), *relatrice per l'atto COM(2021)554/2 final e allegato*, fa presente che il pacchetto «Pronti per il 55 per cento» (Fit for 55 per cento) contiene una proposta di regolamento che aggiorna la disciplina del 2018 (regolamento 2018/841), con cui sono stati integrati le emissioni e gli assorbimenti di gas a effetto serra prodotti dal suolo nel quadro per il clima e l'energia. Si tratta, in particolare, delle emissioni e degli assorbimenti derivanti dall'uso del suolo, dal cambiamento dell'uso del suolo (ad esempio, da foresta a terreno coltivabile) e dalla silvicoltura, cosiddetto LULUCF (*land use, land use change and forestry*). La normativa è stata approvata nel 2018, ma la sua attuazione decorre dal 2021 ed è quindi solo agli inizi.

La proposta della Commissione intende adeguare la disciplina del 2018 ai nuovi più ambiziosi obiettivi climatici dell'Unione europea di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55 per cento rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030. La finalità della nuova disciplina è quella di espandere l'assorbimento naturale di carbonio dell'UE, ritenuto fondamentale per compensare le emissioni e raggiungere la neutralità climatica. Ciò anche in considerazione del fatto che il settore LULUCF dell'UE costituisce un pozzo di assorbimento netto di gas serra, che ha visto ridursi la sua capacità di assorbimento fino a 263 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente nel 2018 (rispetto ai 300 milioni raggiunti in precedenza), anche a motivo della siccità e degli incendi boschivi.

Al fine di invertire l'attuale tendenza al ribasso degli assorbimenti di CO₂ e rafforzare il contributo del settore del suolo (LULUCF) al più ambizioso obiettivo generale in materia di clima per il

2030, la proposta della Commissione stabilisce l'obiettivo generale dell'Unione di conseguire nel 2030 assorbimenti netti di gas a effetto serra nel settore del suolo pari a 310 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente, incrementando gli attuali assorbimenti.

Inoltre, la proposta della Commissione intende perseguire la neutralità climatica entro il 2035 nel settore del suolo, compensando tutte le emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'uso del suolo, dalla silvicoltura e dall'agricoltura con gli assorbimenti provenienti da questi tre settori a livello dell'UE. In sostanza, gli assorbimenti delle attività LULUCF si combinerebbero anche con le emissioni diverse dalla CO₂ provenienti dal settore agricolo, attualmente collocato all'interno del regolamento sulla condivisione degli sforzi (come quelle derivanti dall'uso di fertilizzanti e dal bestiame). Conseguentemente, si creerebbe un unico strumento di politica climatica che coprirebbe l'uso del suolo, le foreste e l'agricoltura. Secondo la Commissione, il settore del suolo, dopo il 2035, potrebbe addirittura successivamente generare più assorbimenti che emissioni di gas serra.

Per il conseguimento dei predetti obiettivi, la proposta di regolamento in esame apporta una serie di modifiche al regolamento vigente, che possono essere qualificate come minori in relazione agli impegni degli Stati membri fino al 2025 e più incisive con riguardo al periodo tra il 2026 e il 2030.

In particolare, i nuovi impegni e gli obiettivi degli Stati membri sono articolati in tre periodi di applicazione.

Per il periodo 2021-2025, si conferma il sistema vigente, in base al quale gli Stati membri sono impegnati a garantire che le emissioni di gas a effetto serra non superino gli assorbimenti secondo la «regola del non debito». Al fine di semplificare il quadro normativo per il settore, le attuali norme di contabilizzazione degli assorbimenti saranno applicate solo in questo periodo.

Per il periodo 2026-2030, l'obiettivo di 310 milioni di tonnellate di CO₂ di as-

sorbimenti netti a livello dell'UE sarà ripartito assegnando agli Stati membri obiettivi nazionali; l'obiettivo dell'Italia al 2030 è quantificato in 36 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente. La Commissione europea adotterà atti di esecuzione per stabilire gli obiettivi annuali degli Stati membri per ogni anno tra il 2026 e il 2029, sulla base dei dati medi dell'inventario dei gas a effetto serra comunicati da ciascuno Stato membro.

Dal 2031, il settore LULUCF comprenderà le emissioni diverse dalla CO₂ del settore agricolo. Gli Stati membri dovranno illustrare, entro il 30 giugno del 2024, nei piani nazionali per l'energia e il clima, le modalità con cui intendono contribuire al conseguimento della neutralità climatica fissato per il settore al 2035. Alla luce dei piani presentati, la Commissione proporrà, entro la fine del 2025, gli obiettivi degli Stati membri per il periodo successivo al 2030.

La nuova proposta di regolamento rimodula e ridefinisce un quadro degli impegni e gli obiettivi per gli Stati membri più articolato, che riguarderà le misure nazionali per il raggiungimento degli obiettivi stessi.

A tale proposito, come evidenziato anche nella relazione del Governo trasmessa alle Camere ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234 del 2012, segnalo che la proposta in esame presenta sinergie con la politica agricola comune (PAC), considerato che i primi due periodi di conformità, 2021-2025 e 2026-2030, per i quali la proposta di regolamento disciplina impegni ed obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici, si intrecciano con i due periodi programmatici della PAC: 2014-2020, con un periodo transitorio nel 2021 e 2022, e 2023-2027. Nella relazione si segnala che all'interno dell'Inventario nazionale dei gas serra sono già valorizzati i contributi alla mitigazione dei cambiamenti climatici di alcune modalità di gestione delle terre agricole e dei pascoli finanziate dalla PAC.

Ricorda che la nuova PAC 2023-2027, recentemente approvata in via definitiva dopo un lungo negoziato, definisce un

quadro normativo e politico-programmatico volto ad accrescere il potenziale contributo della PAC agli obiettivi ambientali e climatici, con un incremento del livello di ambizione che gli Stati membri dovranno far proprio in fase di elaborazione del Piano strategico nazionale (condizionalità rafforzata, regimi per il clima e l'ambiente, misure agro-ambientali dello sviluppo rurale). Le misure della PAC pertanto dovrebbero contribuire al raggiungimento degli obiettivi posti dalla proposta di regolamento. Faccio presente che il Piano strategico nazionale italiano è in fase di elaborazione e sarà trasmesso prossimamente alla Commissione europea.

Segnala che nella riunione del Consiglio dei ministri dell'agricoltura dell'11 e del 12 ottobre scorso, in cui si è proceduto a uno scambio di opinioni sul potenziale contributo dei settori agricolo e forestale al nuovo pacchetto « Pronti per il 55 per cento », i ministri hanno sottolineato che dovrebbe sempre essere garantito l'obiettivo principale della PAC in materia di sicurezza alimentare e varie delegazioni hanno chiesto che sia effettuata una valutazione d'impatto del pacchetto.

Rileva inoltre che un ruolo importante nell'obiettivo di assorbimento delle emissioni potrà essere giocato dalla Strategia forestale per il 2030, presentata dalla Commissione a luglio del 2021. A questo proposito, nella citata riunione dei ministri dell'agricoltura, nel riconoscere il ruolo essenziale delle foreste come pozzi di assorbimento del carbonio, è stato sottolineato che la sfida principale sarà trovare un equilibrio tra gli obiettivi ambientali più ambiziosi per la silvicoltura e gli aspetti sociali ed economici della sostenibilità forestale.

Per quanto riguarda il processo negoziale presso le istituzioni europee, la proposta di regolamento è all'esame della Commissione per l'Ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI) del Parlamento europeo. Al Consiglio invece le proposte sono all'esame del Gruppo di lavoro sull'Ambiente e del Consiglio Ambiente. Le discussioni sono ancora in una

fase preliminare e, come emerge dalla relazione sullo stato di avanzamento dei lavori recentemente presentata dalla Presidenza slovena, la maggior parte delle domande e delle preoccupazioni finora espresse ha riguardato gli obiettivi nazionali per il 2030, il quadro previsto per il periodo successivo al 2030, le nuove misure per assicurare il rispetto degli obiettivi (una sorta di penalità sulla scorta di quanto prevede il vigente regolamento sulla condivisione degli sforzi), nonché gli strumenti di flessibilità sui quali la proposta della Commissione interviene con alcune novità, tra cui il divieto di trasferire gli assorbimenti in eccesso dal primo al secondo periodo di applicazione.

Sarà pertanto utile approfondire gli elementi precedentemente evidenziati anche nel contesto generale del pacchetto, considerato il contributo della disciplina in esame al perseguimento dei nuovi obiettivi climatici e la sua complementarità con il regolamento sulla condivisione degli sforzi.

Erica MAZZETTI (FI), *relatrice per l'atto COM(2021)555 final e allegato*, fa presente che il pacchetto « Pronti per il 55 per cento » (Fit for 55) è molto articolato e contiene proposte strettamente interconnesse e complementari, che hanno un impatto trasversale su vari settori, considerato che la fissazione di nuovi target emissivi si riverbera sui processi produttivi degli impianti e sulle misure che gli Stati membri dovranno adottare nei prossimi anni nella transizione verso un'economia più sostenibile.

Strettamente connessa alla revisione del sistema di scambio delle quote di emissioni di gas a effetto serra (*emission trading system* – ETS) e alla revisione del regolamento sugli assorbimenti derivanti dall'uso del suolo (*land use, land use change and forestry*- LULUCF) testé illustrate è la proposta di regolamento volta a rivedere la normativa vigente sulla cosiddetta « condivisione degli sforzi » (*effort sharing regulation* – ESR), che assegna agli Stati membri – per gli anni 2021-2030 – obiettivi vincolanti di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nei

settori non interessati né dal sistema di scambio delle quote di emissione dei gas a effetto serra (ETS) né dal regolamento sull'uso del suolo, il cambiamento di uso del suolo e la silvicoltura (LULUCF).

Si tratta dei seguenti settori: trasporti, edilizia, agricoltura, impianti industriali (a minore intensità energetica), rifiuti (cosiddetti settori ESR).

Il regolamento vigente è stato adottato nel 2018 (regolamento 2018/842) per conseguire nei settori disciplinati una riduzione dei gas ad effetto serra del 30 per cento entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. La proposta al nostro esame aggiorna l'obiettivo collettivo di riduzione dei gas ad effetto serra portandolo al -40 per cento rispetto al 2005.

Secondo la Commissione europea, la revisione degli obiettivi si rende necessaria poiché, a normativa invariata, i settori ESR conseguirebbero congiuntamente entro il 2030 una riduzione delle emissioni del 32 per cento (rispetto al 2005), un risultato superiore all'attuale obiettivo di riduzione del 30 per cento, ma insufficiente al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione del 55 per cento delle emissioni nel 2030 (rispetto al 1990) stabilito dalla normativa europea sul clima.

Come specificato nella relazione trasmessa dal Governo al Parlamento, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234 del 2012, tale obiettivo è ripartito a livello nazionale sulla base del PIL pro capite aggiornato al 2017-2019, a cui sono applicati degli aggiustamenti sulla base del principio costo-efficacia.

Conseguentemente, sono aggiornati gli obiettivi nazionali di riduzione al 2030 (rispetto al 2005) assegnati agli Stati membri fissandoli in un intervallo tra il -10 per cento e il -50 per cento rispetto ai livelli del 2005.

La proposta della Commissione europea conferma l'ambito di applicazione del regolamento vigente, per cui il trasporto su strada e gli edifici, anche se inseriti in un nuovo sistema di scambio di quote di emissioni, restano nell'ambito di applicazione del regolamento sulla condivisione degli sforzi. Ad avviso della Commissione,

infatti, la fissazione di un prezzo del carbonio in questi settori necessita di essere integrata dalle azioni degli Stati membri, ai fini della riduzione delle emissioni.

L'Italia dovrebbe passare dall'attuale obiettivo di riduzione delle emissioni del -33 per cento al -43,7 per cento.

Il regolamento sulla condivisione degli sforzi non fissa obiettivi specifici per i singoli settori, lasciando agli Stati membri la responsabilità di adottare le misure per attuare le necessarie riduzioni di emissioni, ad esempio misure per promuovere il trasporto pubblico, schemi di sostegno per l'ammodernamento degli edifici, sistemi di riscaldamento e raffrescamento più efficienti.

Dell'aumento dell'obiettivo di riduzione previsto dalla proposta di regolamento dovrebbe tenere conto l'aggiornamento delle misure nel quadro della revisione del Piano Integrato per l'energia e clima (PNIEC) trasmesso alla Commissione europea. Tale revisione, già preannunciata dal Governo, terrà conto dei nuovi obiettivi europei in materia di clima ed energia, nonché delle misure previste nel Piano per la ripresa e la resilienza (PNRR).

La relazione del Governo segnala che è in corso di valutazione l'obiettivo nazionale previsto per l'Italia anche in considerazione dell'applicazione del principio di costo-efficacia e delle modalità con cui sono stati presi in considerazione gli indirizzi delineati nelle conclusioni del Consiglio Europeo del 10 dicembre 2020 (confermati dalle conclusioni del Consiglio Europeo del 23 maggio 2021), sulla base dei quali il nuovo obiettivo 2030 deve essere conseguito in maniera tale da preservare la competitività dell'UE e tener conto dei diversi punti di partenza, delle specifiche situazioni nazionali e del potenziale di riduzione delle emissioni degli Stati membri, come pure degli sforzi compiuti.

Il regolamento sulla condivisione degli sforzi dispone di diversi meccanismi di flessibilità, che aiutano gli Stati membri a raggiungere gli obiettivi in maniera efficiente sotto il profilo dei costi.

La proposta della Commissione mantiene tali strumenti di flessibilità previsti dal regolamento vigente, confermando anche il meccanismo della riserva di sicurezza, corrispondente a una quantità fino a 105 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente, di cui possono beneficiare i Paesi con PIL pro capite 2013 inferiore alla media UE, che, al 2020, abbiano effettuato maggiori riduzioni rispetto al proprio target.

Segnala che nella relazione del Governo si ritiene necessario salvaguardare, durante il negoziato, tutte le flessibilità previste, con particolare riferimento alla riserva di sicurezza, fortemente voluta dall'Italia durante il negoziato precedente per bilanciare l'applicazione del parametro PIL pro capite.

Sarà, altresì, utile approfondire il collegamento con la disciplina prevista nel regolamento LULUCF considerato che la proposta della Commissione provvede, per un verso, a rendere più rigida la possibilità di compensare le emissioni nei settori ESR con gli assorbimenti risultanti dalla gestione del suolo, e per l'altro a introdurre una riserva supplementare nella quale confluiranno eventuali assorbimenti inutilizzati di cui gli Stati membri potranno beneficiare.

Per quanto riguarda il processo negoziale presso le istituzioni europee, la proposta di regolamento è all'esame della Commissione per l'Ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI) del Parlamento europeo. Al Consiglio invece le proposte sono all'esame del Gruppo di lavoro sull'Ambiente e del Consiglio Ambiente. Il dibattito è in una fase preliminare e le discussioni finora svolte si sono focalizzate su richieste di chiarimento sui nuovi elementi della proposta precedentemente evidenziati.

Chiara BRAGA (PD), *relatrice per l'atto COM(2021)568 final e allegato*, rileva che la strategia di crescita delineata nel *Green deal* mira a trasformare l'Unione europea nel primo continente basato sulla neutralità climatica nel 2050.

Osserva che la transizione verde rappresenta una priorità su cui l'Europa sta

investendo con determinazione anche attraverso le risorse stanziare nell'ambito dei Piani per la ripresa e la resilienza. Nel percorso verso la neutralità climatica l'Europa punta a fare da battistrada, da pioniere a livello globale nell'adozione di politiche di contrasto e mitigazione dei cambiamenti climatici. Si tratta di una sfida, di una opportunità che va colta per modernizzare le nostre società e che cambierà notevolmente i sistemi economici, i processi produttivi, il mercato del lavoro.

È indubbio che si tratta di un processo complesso in cui l'azione climatica andrà coniugata con politiche per garantire una transizione socialmente inclusiva, attraverso misure per affrontare le ripercussioni della transizione sulle fasce più vulnerabili della popolazione e contrastare la povertà energetica.

Per questa ragione, la proposta di regolamento al nostro esame, che fa anch'essa parte del pacchetto cosiddetto «Pronti per il 55 per cento», prevede l'istituzione di un Fondo sociale per il clima, il cui obiettivo generale è quello di contribuire alla transizione verso la neutralità climatica affrontando l'impatto sociale dell'inclusione del trasporto su strada e dell'edilizia nel sistema di scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra (ETS). Il Fondo mira, pertanto, a mitigare l'impatto sui prezzi della nuova fissazione del prezzo del carbonio per tali due settori.

La dotazione complessiva prevista è di 72,2 miliardi di euro per gli anni 2025-2032, così suddivisi: 23,7 miliardi per il periodo 2025-2027 e 48,5 miliardi per il periodo 2028-2032. Il Fondo sarà alimentato con risorse provenienti per circa il 25 per cento dallo scambio di quote di emissione dell'edilizia e del trasporto su strada.

Il Fondo finanzierà gli Stati membri al fine di sostenere le famiglie vulnerabili, le microimprese vulnerabili e gli utenti vulnerabili dei trasporti mediante un sostegno diretto temporaneo al reddito e misure e investimenti intesi ad aumentare l'efficienza energetica degli edifici, la decarbonizzazione del riscaldamento e del raffrescamento degli edifici, compresa l'in-

tegrazione dell'energia da fonti rinnovabili, e un migliore accesso alla mobilità e ai trasporti a zero e a basse emissioni.

Il problema della povertà energetica, ossia delle famiglie che non riescono ad accedere ai servizi energetici essenziali, è infatti una sfida cruciale per l'Unione europea, considerato che affligge oltre 50 milioni di europei secondo gli ultimi dati.

Per accedere al Fondo, ogni Stato membro presenterà alla Commissione europea, e sottoporrà alla sua valutazione, un Piano sociale per il clima in cui sono stabiliti le misure, i costi previsti, nonché i traguardi e gli obiettivi intermedi per la loro realizzazione.

Gli Stati membri dovrebbero finanziare almeno il 50 per cento dei costi totali dei piani sociali per il clima utilizzando parte delle entrate derivanti dall'inclusione dell'edilizia e del trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva ETS.

Tramite il cofinanziamento degli Stati membri la Commissione europea prevede di mobilitare complessivamente 144,4 miliardi di euro.

Ciascuno Stato membro avrebbe a disposizione un ammontare massimo di risorse calcolato tenendo conto di fattori quali, tra l'altro, la popolazione a rischio di povertà che vive nelle zone rurali, la percentuale delle famiglie a rischio di povertà con arretrati nel pagamento delle bollette, la popolazione totale, il reddito nazionale lordo pro capite dello Stato membro, la quota delle emissioni di riferimento per il trasporto stradale e gli edifici.

L'Italia avrebbe diritto a 7,8 miliardi di euro, corrispondenti a circa il 10 per cento delle risorse del Fondo. Il Piano sociale per il clima dovrebbe essere presentato contemporaneamente all'aggiornamento del Piano nazionale per l'energia e il clima, previsto per la metà del 2024.

Rilevo che nella valutazione degli effetti dell'aumento dei prezzi sulle famiglie e nella definizione delle relative misure, occorrerà tenere in debita considerazione le famiglie monoparentali, per lo più costituite da donne, e le persone con disa-

bilità, che sono esposti a un rischio significativo di povertà.

Come per le altre proposte del pacchetto, fa presente che l'iter presso le istituzioni europee è agli inizi e che finora nel Gruppo di lavoro del Consiglio si svolte discussioni preliminari. Occorrerà, pertanto, monitorare gli sviluppi del negoziato nel corso dell'esame del hanno.

Segnalo, infine, che il 15 dicembre 2021 sono stati presentati orientamenti specifici per aiutare gli Stati membri a elaborare e attuare politiche che assicurino una transizione equa e inclusiva verso la neutralità climatica, in cui si invita a fare un uso ottimale dei finanziamenti pubblici e privati disponibili, non solo del Fondo sociale per il clima, ma anche di altri fondi già operativi, quali il Meccanismo di transizione giusta, il Fondo sociale europeo Plus e il Dispositivo per la ripresa e la resilienza. La combinazione delle varie politiche dovrebbe contribuire ad agevolare la ripresa a seguito della pandemia di COVID-19, nonché ad accelerare il passaggio a un'economia pulita e sostenibile, collegando l'azione per il clima con la crescita economica e la coesione sociale e territoriale.

In conclusione, ritiene che la proposta di regolamento al nostro esame sia particolarmente opportuna e i principali aspetti andranno approfonditi nel quadro delle misure del pacchetto con particolare riferimento agli impatti derivanti dall'inclusione del trasporto su strada e degli edifici nell'ambito della direttiva ETS.

La sottosegretaria di Stato Ilaria FONTANA si riserva di intervenire in una successiva seduta.

Alessio BUTTI (FDI), *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.45.

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

Martedì 21 dicembre 2021.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.45 alle 15.

AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

INTERROGAZIONI

5-06171 Colletti: Valutazione delle decisioni assunte da Anas per garantire la sicurezza della SS80 del Gran Sasso, con particolare riguardo alla mancata tutela del paesaggio e dell'ambiente.

5-06549 Frailis: Tempi per la nomina del consiglio direttivo del Parco dell'Asinara e per la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa tra il parco, la regione Sardegna, la provincia di Sassari e il comune di Porto Torres.

5-06908 Gallo: Requisiti per l'accesso alle risorse del PNRR dei progetti nel settore fognario e depurativo.

5-07023 Vietina: Mancato rispetto da parte delle amministrazioni locali dell'obbligo normativo di messa a dimora di un albero per ogni neonato.

ALLEGATO 1

5-04804 Zolezzi: Aggiornamenti sull'iter della Convenzione tra Anas e Rfi in merito alla realizzazione sul Po ad Ostiglia e Revere di un nuovo impalcato stradale in sostituzione di quelli esistenti, ferroviario e stradale.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento al quesito posto, sulla base degli elementi forniti dalla società ANAS, si rappresenta quanto segue.

La carreggiata della SS 12 dell'Abetone e del Brennero, prima e dopo il ponte di attraversamento del fiume Po, ubicato tra le località di Revere e Ostiglia in provincia di Mantova, ha una larghezza di circa 7 metri, che in corrispondenza del ponte si restringe a circa 6 metri, causando difficoltà di transito ai veicoli pesanti.

In stretto affiancamento al sopracitato ponte stradale vi è un ponte ferroviario, non utilizzato, di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana, di cui era stata in un primo momento, prevista la riconversione ad uso stradale.

A seguito del parere ostativo rilasciato dal Provveditorato Interregionale per la

Lombardia e l'Emilia-Romagna in ordine alla possibilità di procedere alla riconversione del ponte ferroviario in stradale, ANAS ha avviato una nuova progettazione che prevede la realizzazione di un unico impalcato stradale con la corsia in direzione Ostiglia-Revere realizzata sul ponte dell'ANAS e la corsia in direzione Revere-Ostiglia realizzata sul ponte RFI.

Allo stato, ANAS sta svolgendo le indagini strutturali sul ponte ferroviario, finalizzato ad accertare lo stato delle strutture esistenti ed alla successiva predisposizione del progetto.

Quanto alla Convenzione recante il trasferimento del ponte ferroviario ad ANAS, quest'ultima società ha riferito che sono in corso le attività occorrenti per pervenire ad una sollecita sottoscrizione della stessa.

ALLEGATO 2

5-05817 Paita: Manutenzione del cavalcavia che attraversa l'autostrada A12 Livorno/Genova presso l'abitato di Ceparana.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa, la società ANAS ha rappresentato che per la programmazione delle attività di manutenzione stradale esegue procedure standardizzate di controllo su tutte le opere d'arte, con quattro ispezioni ricorrenti trimestrali e un'ispezione più approfondita una volta all'anno; agli esiti di tali attività di ispezione e controllo, la società elabora il piano degli interventi di manutenzione.

In esito alle suddette ispezioni, ANAS ha previsto un intervento sul ponte che incide sulla A12 all'ingresso di Ceparana – km 5+988 della SS 330 – per un investimento di circa 2,75 milioni di euro; i lavori consistono nel consolidamento della fondazione di una delle pile, nel ripristino della funzionalità delle opere di regimazione idraulica, nell'impermeabilizzazione della

soletta nonché nella sostituzione delle barriere di sicurezza.

Le indagini strutturali e i sondaggi geognostici sul ponte si sono già conclusi ed è in corso l'attività di progettazione, che si concluderà entro il mese di febbraio 2022.

In fase di definizione dei progetti, la società ANAS interesserà preventivamente gli enti preposti al rilascio dei prescritti pareri\autorizzazioni idraulici e paesaggistici, così da accelerarne l'*iter*.

I lavori verranno affidati ad impresa già aggiudicataria di Accordo Quadro, quindi senza dover indire apposita gara di appalto, il che consentirà di avviare celermente gli interventi.

Ad oggi, non vi è alcuna limitazione alla circolazione stradale.

ALLEGATO 3

5-06797 Paolo Russo: Interventi di rifacimento della pavimentazione stradale della tratta compresa tra Nola e Villa Literno della strada statale 7/Bis « Terra di lavoro ».

TESTO DELLA RISPOSTA

In merito al quesito posto, la società ANAS ha rappresentato di aver effettuato, nel corso del corrente anno, diversi interventi sulla strada statale *7-bis*; tra questi, i lavori di rifacimento della pavimentazione lungo tutta la tratta hanno comportato l'emissione di alcune ordinanze di restringimenti di carreggiata per tratti limitati e per la durata delle singole lavorazioni.

Detti lavori sono stati ultimati in data 10 settembre 2021.

Inoltre, per consentire l'esecuzione dei lavori di messa in sicurezza delle barriere protettive sui margini del viadotto posto a scavalco dell'autostrada A30, dal 3 settembre 2021 tra il km 40+100 ed il km 41+200 è stato disposto un restringimento della carreggiata in direzione Villa Literno e si è resa necessaria, altresì, la chiusura al traf-

fico della rampa di interconnessione della SS *7-bis* con lo svincolo limitrofo all'area ASI di Nola – Marigliano.

Tale provvedimento è stato disposto da ANAS per le condizioni di limitata visibilità determinate, in corrispondenza del predetto innesto, sia dal tracciato stradale in curva sia dalla presenza di barriere provvisorie in calcestruzzo del tipo *new jersey* installate sulla striscia longitudinale di mezzzeria della carreggiata in direzione Villa Literno per la salvaguardia dei lavoratori impegnati nelle attività di cantiere.

Dallo scorso 11 dicembre, le rampe di interconnessione della SS *7-bis* con l'autostrada A1 al km 29+400 circa sono state definitivamente aperte, anche in orario notturno.