

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-01956 Muroni: Ritardi nell'aggiornamento, da parte del Ministero dell'Ambiente, del catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli ..	108
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	114
5-01957 Morgoni: Nomina del presidente dell'ente parco dei monti Sibillini	108
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	115
5-01959 Mazzetti: Carenza di impianti per lo smaltimento dei rifiuti, con particolare riguardo alla regione Toscana, e disciplina per il riutilizzo degli scarti industriali	109
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	116
5-01960 Trancassini: Iniziative in materia di « <i>end of waste</i> », nell'ambito della disciplina sui rifiuti	109
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	117

INTERROGAZIONI:

5-00571 Butti: Tempi e modalità di realizzazione del collegamento stradale Lecco-Bergamo ...	110
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	118
5-01242 Cenni: Stato di avanzamento degli interventi di ammodernamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Siena-Firenze, cosiddetto Autopalio	111
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	119
5-01495 Braga: Ritardi nel completamento della cosiddetta « tangenziale di Bregnano (TRCO11), di collegamento tra Bregnano e Cermenate, da parte della società Autostrada pedemontana lombarda	111
<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i>	120

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo rafforzato di partenariato e di cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica del Kazakistan, dall'altra, con allegati, fatto ad Astana il 21 dicembre 2015. C. 1648 Governo. Parere alla III Commissione (<i>Seguito esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	112
<i>ALLEGATO 8 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	121
Documento di economia e finanza 2019. Doc. LVII, 2 e allegati. Parere alla V Commissione (<i>Seguito esame e rinvio</i>)	112
<i>ALLEGATO 9 (Nota integrativa depositata dal relatore)</i>	122
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	113

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 17 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. — Interviene il sottosegretario di

Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Salvatore Micillo.

La seduta comincia alle 9.30.

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

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

5-01956 Muroi: Ritardi nell'aggiornamento, da parte del Ministero dell'Ambiente, del catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli.

Rossella MURONI (LeU), illustra l'interrogazione in titolo. Conoscendo la sensibilità del sottosegretario riguardo al tema oggetto dell'interrogazione, invita il Governo a definire un *iter* concreto e non solo gli obiettivi di fondo, pienamente condivisibili.

Il sottosegretario Salvatore MICILLO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Rossella MURONI (LeU), replicando, avrebbe auspicato che l'anno in corso segnasse un discrimine rispetto al passato. Ritiene che sia giunta l'ora aggiornare il catalogo dei sussidi, anche al fine di rendere il Paese e il Parlamento pienamente consapevoli di quante risorse vengano stanziare a favore di misure ambientalmente non sostenibili. Il Documento di economia e finanza recentemente presentato dal Governo è molto debole sui temi di tutela dell'ambiente ed è necessario partire proprio dal catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi, uscendo dalle contrapposizioni politiche, intendendolo come uno strumento operativo da utilizzare per definire le politiche del DEF e

della successiva legge di bilancio. Invita pertanto il Ministero dell'ambiente a fornire i dati richiesti, in base ai quali si potranno progressivamente dismettere modelli di sviluppo meno sostenibili a favore di modelli più sostenibili, stanziando le risorse, fondamentali per dare sostanza a qualunque politica, sugli interventi volti a favorire questi ultimi.

5-01957 Morgoni: Nomina del presidente dell'ente parco dei monti Sibillini.

Mario MORGONI (PD), illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando l'opera meritoria del sindaco Gentilucci, che svolge *ad interim* le funzioni di presidente dell'ente parco dei monti Sibillini.

Evidenzia che l'importanza di tale nomina è dovuta anche al fatto che l'area del parco è interamente ricompresa nell'area del cratere sismico generatosi nel 2016, con conseguenze che non sfuggono a nessuno. La paralisi amministrativa confligge con la sensibilità che il Governo dichiara verso i temi ambientali e in particolare in ordine alla questione dei cambiamenti climatici.

Ricorda infine che il Ministro attraverso il suo staff si era già impegnato a concludere l'iter procedimentale per la nomina del presidente dell'ente Parco dei Monti sibillini già nel mese di gennaio, in palese contraddizione con quanto sta realmente accadendo.

Il sottosegretario Salvatore MICILLO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Mario MORGONI (PD), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo. Osserva che, rispetto alla situazione complessiva dei parchi privi di presidente, nella risposta è contenuto il solo riferimento ad una nomina *in itinere*, relativa all'ente parco delle Cinque Terre, che rappresenta una risposta isolata ad un problema di ben più ampie dimensioni.

Per quanto riguarda specificamente la nomina del presidente dell'ente parco dei monti Sibillini, non si registrano difficoltà nell'interlocuzione con le regioni ed è pertanto il Governo a dover accelerare le procedure. Richiama la lettera inviata il mese scorso al ministro Costa dalle associazioni ambientaliste più rappresentative, nella quale si manifestavano preoccupazioni legate a tali ritardi e si sottolineavano le criticità dovute all'assenza di una guida per molti enti parco. Nonostante l'impegno serio del sindaco Gentilucci nella guida dell'ente, ritiene che questa rappresenti una soluzione insoddisfacente, non essendo l'ente parco nel pieno esercizio della propria *governance*.

In ultimo, invita il Governo a prestare una particolare attenzione alla scelta del presidente di tale ente, che a suo giudizio, oltre a dover avere le necessarie competenze, dovrebbe non solo rappresentare i connotati che da sempre definiscono la civiltà dell'Appennino, ovvero una forte integrazione tra uomo e ambiente, ma anche avere quel rapporto con il territorio necessario a costruire un futuro all'altezza delle aspettative delle popolazioni di quei territori.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, avverte che l'interrogazione 5-01958 Licatini: gestione dei rifiuti in Sicilia, con particolare riferimento alla carenza degli impianti di compostaggio per lo smaltimento del materiale organico, è stata ritirata.

5-01959 Mazzetti: Carenza di impianti per lo smaltimento dei rifiuti, con particolare riguardo alla regione Toscana, e disciplina per il riutilizzo degli scarti industriali.

Erica MAZZETTI (FI), illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Salvatore MICILLO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Erica MAZZETTI (FI), replicando, non può dichiararsi pienamente soddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo. Fa presente che il *deficit* impiantistico caratterizza non solo la regione Toscana, ma gran parte del territorio. La carenza di impianti in alcuni territori determina uno svantaggio per le imprese che vi risiedono, che vedono aumentare i propri tributi in maniera considerevole. Riguardo alla dotazione impiantistica, la situazione del Nord è migliore rispetto a quella del centro, del sud e delle isole e il Governo dovrebbe intervenire affinché si raggiunga una maggiore omogeneità sui territori. Al riguardo, preannuncia la presentazione di una proposta di legge per l'istituzione di commissari straordinari per macro aree del Paese, che sappiano individuare misure adeguate e coerenti con le necessità specifiche di ciascuna zona.

Pur nella consapevolezza che larga parte delle competenze in materia è attribuita alle regioni, ritiene che il Governo debba mandare un segnale forte a livello centrale, e invita il sottosegretario a rinnovare il blocco dell'aumento dell'ecotassa, già operato nel 2017 attraverso la legge di bilancio. L'ecotassa è nata come incentivo per le regioni che investono nelle politiche virtuose in tema di rifiuti e invita pertanto il Governo a far sì che tale strumento sia declinato correttamente e contribuisca realmente allo sviluppo dell'economia circolare.

Riconosce come i rappresentanti del Movimento 5 Stelle improntino le loro iniziative nel senso della riduzione massima del conferimento in discarica, ma ritiene che debba essere delineato un percorso concreto e attuabile, che in prima battuta dovrebbe prevedere finanziamenti per nuovi impianti.

5-01960 Trancassini: Iniziative in materia di «end of waste», nell'ambito della disciplina sui rifiuti.

Paolo TRANCASSINI (FdI), rinuncia all'illustrazione dell'interrogazione in ti-

tolo, riservandosi di intervenire in sede di replica.

Il sottosegretario Salvatore MICILLO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Paolo TRANCASSINI (FdI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che non affronta quanto richiesto dall'interrogazione. L'assenza di interventi sul tema dell'*end of waste*, nonostante la sentenza numero 1229 del 2018 del Consiglio di Stato evidenzia con forza l'indifferenza del Governo al riguardo.

Osserva che, se una questione è considerata prioritaria dal Governo, quest'ultimo dovrebbe predisporre immediati interventi volti alla sua risoluzione, cosa che a distanza di un anno dalla sentenza del Consiglio di Stato non è avvenuta. Invita pertanto il Governo a dare dei contenuti concreti alle dichiarazioni finora rese su tale tema, ponendo particolare attenzione alle soluzioni che provengono dall'innovazione tecnologica.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 10.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 17 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e per i trasporti, Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 14.10.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, avverte che l'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta in Commissione in materia di infrastrutture.

Avverte che, non essendovi obiezioni, la pubblicità delle sedute è assicurata attra-

verso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso. Ricorda che, dopo la risposta del rappresentante del Governo, l'interrogante ha facoltà di replicare per non più di cinque minuti, a norma dell'articolo 132, comma 2, del regolamento.

5-00571 Butti: Tempi e modalità di realizzazione del collegamento stradale Lecco-Bergamo.

Il vice ministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Alessio BUTTI (FdI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal Viceministro, dalla quale si evince che il terzo lotto è in fase di progettazione per 58 milioni ma non sono state allocate risorse per la sua realizzazione. Nella risposta si citano interventi accessori, pur indispensabili per la mobilità lecchese, ma nulla è previsto riguardo all'opera oggetto dell'interrogazione. Ricorda, anche sulla scorta di un recente dossier statistico elaborato da Unioncamere, che la provincia di Lecco ha un indice infrastrutturale stradale pari a 29,6, fatto 100 il dato nazionale. Si tratta di un risultato pessimo, che evidenzia che la provincia non ha sufficienti infrastrutture, come dimostrano le lunghe code che le imprese e i cittadini lecchesi devono affrontare anche per raggiungere la vicina Como, a soli 20 km di distanza.

Esistono problemi sull'asse Lecco-Como e sull'asse Lecco Bergamo, nulla si sa dell'autostrada Varese-Lecco-Bergamo prospettata alle associazioni di categoria in tempi recenti dal Governo e dalla Regione Lombardia; i cavalcavia del territorio sono inibiti al traffico di mezzi che superano le 44 tonnellate, recando gravi danni alle industrie del territorio che devono far viaggiare bilici sulla rete ordinaria, per non parlare del ponte di San Michele sull'Adda, oggetto anche di precedenti atti di sindacato ispettivo. Auspica, pertanto, che il Governo possa intervenire prontamente sul miglioramento delle in-

infrastrutture nel territorio lecchese, con particolare riguardo al terzo lotto oggetto dell'interrogazione.

5-01242 Cenni: Stato di avanzamento degli interventi di ammodernamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Siena-Firenze, cosiddetto Autopalio.

Il vice ministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Susanna CENNI (PD), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta, che reca le medesime informazioni già contenute nel testo della propria interrogazione. Nulla viene detto sulle ragioni per le quali, laddove sono stati eseguiti già i lavori, il manto stradale risulta già compromesso, rendendo necessario un nuovo intervento anche laddove si è già provveduto all'ammodernamento. Non si evince dalla risposta neanche quali altri interventi siano stati programmati.

Fa presente che il raccordo autostradale Siena-Firenze rappresenta uno snodo fondamentale per il collegamento di Firenze con il centro della Toscana e tutto il Sud Italia, con la costa e con zone ad alta affluenza turistica. Ricorda che nel triennio 2016 2018 sono state stanziare rilevanti risorse che hanno dato luogo a numerosi cantieri, che oggi tuttavia sono fermi, e che determinano disagi alla circolazione. Non comprende quali siano le criticità che sta riscontrando l'ANAS che lavora da mesi negli stessi cantieri e, in conclusione, chiede al Governo una particolare attenzione e impegni seri sul tratto autostradale in questione.

5-01495 Braga: Ritardi nel completamento della cosiddetta «tangenziale di Bregnano (TRCO11), di collegamento tra Bregnano e Cermenate, da parte della società Autostrada pedemontana lombarda.

Il vice ministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Chiara BRAGA (PD) si dichiara parzialmente soddisfatta della risposta fornita dal Viceministro, che ringrazia. Si riserva di leggere con maggiore attenzione il testo della risposta, dalla quale si evince tuttavia con assoluta chiarezza il fortissimo ritardo nella realizzazione di quest'opera accessoria, connessa alla autostrada pedemontana lombarda. Osserva che trattandosi di un'opera accessoria essa, in base all'accordo che ha dato origine alla realizzazione della pedemontana lombarda, avrebbe dovuto essere realizzata preliminarmente alle altre opere principali. Fa presente che sul territorio dei comuni di Bregnano e di Cermenate grava ormai da diversi anni un cantiere e più volte le amministrazioni locali hanno sollecitato CAL, la regione Lombardia e la stessa società pedemontana lombarda per avere una tempistica, di cui oggi prende atto esserci ancora un rinvio. I sindaci erano stati informati che i lavori erano stati aggiudicati ma l'apertura dei cantieri avverrà nel mese di maggio e quindi in ritardo rispetto al termine precedentemente previsto, che qualora rispettato, avrebbe permesso la conclusione dei lavori.

Stigmatizza pertanto con forza il ritardo con cui il Governo interviene nella realizzazione di opere fondamentali per la viabilità locale e, seppur non di competenza del Viceministro, evidenzia il rischio legato alla sicurezza delle aree interessate dai cantieri, che vengono lasciati in uno stato di non particolare cura, creando disordine e disagio sui territori e di pericolosità nella mobilità sociale.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.25.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 17 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. — Intervengono il viceministro per le infrastrutture e per i trasporti, Edoardo

Rixi e la Sottosegretaria di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Vannia Gava.

La seduta comincia alle 14.30.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo rafforzato di partenariato e di cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica del Kazakhstan, dall'altra, con allegati, fatto ad Astana il 21 dicembre 2015.

C. 1648 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Seguito esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento rinviato nella seduta del 16 aprile scorso.

Patrizia TERZONI (M5S), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 8*).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole presentata dal relatore (*vedi allegato 8*).

Documento di economia e finanza 2019.

Doc. LVII, 2 e allegati.

(Parere alla V Commissione).

(Seguito esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento rinviato nella seduta del 16 aprile scorso.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, avverte che sono stati trasmessi alla Commissione gli allegati VII «Rapporto sugli indicatori di benessere equo e sostenibile» e VIII «Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia».

Ugo PAROLO (Lega), *relatore*, deposita agli atti una integrazione della relazione svolta nella giornata di ieri (*vedi allegato 9*), relativa alle parti di competenza della Commissione contenute nei due allegati

che, anche a seguito delle giuste sollecitazioni dei colleghi, sono stati trasmessi nella giornata di ieri.

Tommaso FOTI (FdI), ritiene opportuno porre una questione di carattere regolamentare. Invita la Commissione a riflettere sul procedimento di esame del Documento di economia e finanza, dettagliatamente disciplinato dal Regolamento della Camera che, al riguardo, prevede una serie di passaggi e una tempistica completamente disattesi. Osserva infatti che l'articolo 118-*bis*, prevede un termine di 30 giorni per l'esame da parte delle Commissioni. Ritiene pertanto assai irriuale la tempistica fissata per l'esame del documento, così come irriuale è la trasmissione in date diverse del Documento di economia e finanza e di alcuni dei suoi allegati. Osserva infatti che mentre il documento di programmazione è stato presentato in data 10 aprile, l'allegato infrastrutture è stato trasmesso al Parlamento in data 16 aprile.

Inoltre, il DEF dovrebbe elencare i disegni di legge cosiddetti «collegati» e l'unico elenco che si rinviene è composto di due soli disegni di legge, recanti, il primo, la delega al Governo per l'adozione di disposizioni per il contrasto della violenza in occasione di manifestazioni sportive e, il secondo, deleghe al Governo per il miglioramento della Pubblica amministrazione. Fa presente che l'articolo 123-*bis*, comma 1, del Regolamento della Camera prevede che i progetti di legge collegati alla manovra di finanza pubblica, indicati nel documento di programmazione economico finanziaria, siano assegnati alle Commissioni, ma nessuno di essi investe la competenza della Commissione.

Ritiene che sarebbe stato più opportuno anche da parte del relatore dare conto di quanto contenuto negli allegati che, pur trasmessi nella giornata di ieri, sono stati di fatto resi disponibili in formato digitale soltanto nella tarda mattinata della giornata odierna, e solo successivamente in formato cartaceo.

Poiché la Commissione non dovrebbe a suo giudizio rendere un parere alla cieca,

svilendo un documento essenziale come il cosiddetto « allegato infrastrutture », che reca importanti misure da sempre poste, a sua memoria, all'attenzione della Commissione, invita la presidenza a prevedere tempi congrui, al fine di poter effettuare un seppur breve approfondimento dei contenuti degli allegati testé trasmessi dal Governo.

Piergiorgio CORTELAZZO (FI), nel sottolineare la correttezza della presidenza riguardo ad una programmazione dei lavori che discende da quanto deciso in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo, condivide tuttavia le considerazioni del collega Foti, dal momento che la trasmissione degli allegati da parte del Governo è avvenuta quando i deputati erano chiamati ad effettuare importanti votazioni in Assemblea, impedendo loro di fatto la valutazione e l'approfondimento dei contenuti. Le opposizioni, a differenza della maggioranza, non possono e non devono essere messe nelle condizioni di votare un documento sulla base di un rapporto di fiducia con il Governo pertanto, nella consapevolezza che i tempi previsti per l'avvio dell'esame in Assemblea non consentono ampi margini, chiede tuttavia alla presidenza di poter disporre del tempo necessario a valutare i contenuti degli allegati senza procedere alla votazione del parere nella giornata odierna.

Chiara BRAGA (PD) nel condividere la posizione dei colleghi intervenuti nel dibattito, da lei già anticipata nella giornata di ieri, nella quale non era peraltro disponibile l'allegato infrastrutture né erano chiari i tempi di trasmissione da parte del Governo, osserva che i tempi di esame del DEF sono del tutto inadeguati e impediscono alla Commissione di fare una valutazione seria dei contenuti degli allegati testé trasmessi.

Ritiene che la Commissione non possa esprimere un parere su un documento che non è stato possibile neanche leggere e di cui non è stato possibile approfondire i contenuti. La stessa documentazione, pur predisposta rapidamente dagli uffici, è

arrivata comprensibilmente quando la seduta era già in corso. Apprezzerrebbe una dichiarazione del Governo sulle motivazioni sottostanti al ritardo nella trasmissione degli allegati. Rimette alla valutazione della presidenza le modalità di prosieguo dell'esame, ritenendo pertanto indispensabile comprendere come procedere, per non mortificare il lavoro che la Commissione è chiamata a fare per rendere un parere consapevole.

Rossella MURONI (LeU) intende dichiarare la propria impreparazione rispetto ai contenuti degli allegati, non avendo avuto il tempo e quindi la possibilità materiale di leggerli, approfondirli ed esprimere una posizione. La tempistica nei tempi trasmissione costituisce a suo giudizio un limite al mandato dei parlamentari. Quanto al merito, richiama le considerazioni della seduta antimeridiana in occasione dello svolgimento di una interrogazione a propria firma in ordine all'assenza del catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi. Al riguardo, giudica assai debole il contributo del Ministero dell'ambiente alla scrittura del documento di economia e finanza, confermandosi in tal modo lo scarso interesse del Governo rispetto alle politiche ambientali, da sempre la cenerentola del sistema.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, in ragione delle richieste dei gruppi di opposizione, rinvia il seguito dell'esame ad una seduta che sarà appositamente prevista nella mattina di domani, in orari compatibili con l'esame del DEF presso la Commissione di merito.

La seduta termina alle 14.55.

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

Mercoledì 17 aprile 2019.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.55 alle 15.05.

ALLEGATO 1

5-01956 Muroli: Ritardi nell'aggiornamento, da parte del Ministero dell'Ambiente, del catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come noto, il Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli è istituito presso il Ministero dell'ambiente in base alla Legge sulla *green economy* e l'efficienza energetica (Legge 221/2015, ex Collegato Ambientale). La prima edizione del Catalogo, riferita all'anno 2016, è stata pubblicata dal Ministero nel 2017. In base al disposto normativo, i sussidi sono intesi nella loro definizione più ampia e comprendono, tra gli altri, gli incentivi, le agevolazioni ed esenzioni fiscali e i finanziamenti agevolati, e vengono valutati in relazione alla loro compatibilità rispetto alla tutela dell'ambiente e al conseguimento degli obiettivi ambientali del Paese.

In virtù degli impegni sottoscritti dall'Italia con l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, con l'accordo di Parigi sul clima, con gli Aichi Targets della Convenzione sulla Biodiversità e con l'impegno in ambito G20 e G7 alla graduale eliminazione dei sussidi ai combustibili fossili, l'obiettivo del Catalogo è innanzitutto di fornire al Governo e al Parlamento un quadro sistematico e unitario di conoscenza delle forme di sussidio vigenti, sia dannose che favorevoli per l'ambiente.

A tal fine, il Ministero dell'ambiente continua ad aggiornare i dati del Catalogo sui sussidi e, con la pubblicazione del DEF, recentemente avvenuta, può ora procedere col rilascio della seconda edizione del Catalogo, riferita all'anno 2017; una versione che rappresenta un'estensione rispetto alla prima edizione, con l'identificazione di altri 30 sussidi.

Si segnala, inoltre, che il Ministero sta curando la preparazione della terza edizione, riferita all'anno 2018, che dovrebbe essere ultimata entro giugno 2019.

Per completezza di informazione, si segnala, infine, che – dopo Usa e Cina (nel 2016), Germania e Messico (nel 2017) – nei prossimi giorni verranno pubblicati nell'ambito del G20 anche le « peer review » (esami fra pari) di Indonesia e Italia sui sussidi alle fonti fossili.

Alla luce delle informazioni esposte, si rassicura dunque, che le questioni rappresentate sono tenute in debita considerazione da parte del Ministero dell'ambiente che ha provveduto e provvederà per il futuro alle attività e valutazioni di competenza in materia con il massimo grado di attenzione.

ALLEGATO 2

5-01957 Morgoni: Nomina del presidente dell'ente parco dei monti Sibillini.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste, occorre evidenziare, in via preliminare, che le procedure di nomina degli Organi degli Enti Parco si espletano attraverso atti provvedimentali articolati e complessi che richiedono tempi tecnici non eludibili. In particolare, per quanto concerne la nomina dei Presidenti degli Enti Parco Nazionale, la legge 394/91 prevede la necessità di conseguire l'intesa con i Presidenti delle regioni o delle Province autonome nel cui territorio ricada, in tutto o in parte, il Parco Nazionale. L'intesa è di tipo « forte », pertanto il suo raggiungimento richiede, a volte, un lasso di tempo prolungato e non ci sono meccanismi sollecitatori o sostitutivi che possano essere messi in atto. Ai fini del raggiungimento dell'intesa, e in applicazione del principio di leale collaborazione, occorre, comunque, porre in essere ogni opportuna trattativa volta a superare le eventuali divergenze che ostacolano il raggiungimento di un accordo. Peraltro, una volta raggiunta l'intesa, è necessario acquisire il parere delle Commissioni ambiente di Camera e Senato.

Ad ogni modo, si segnala che il Ministero dell'ambiente si è sempre impegnato ad avviare l'iter per la copertura degli

incarichi vacanti, incontrando i rappresentanti regionali, e sta supportando le attività già iniziate da parte dei Presidenti nominati. Sono, pertanto, in corso continui e costanti contatti con tutte le regioni interessate e si sta svolgendo un serio e approfondito confronto per assicurare una *governance* all'altezza dei compiti e delle sfide che i Parchi Nazionali devono affrontare. Attualmente, risulta raggiunta l'intesa sul nominativo del Presidente dell'Ente Parco Nazionale delle Cinque Terre e si è in attesa della calendarizzazione delle sedute alle Commissioni ambiente di Camera e Senato per l'espressione dei pareri, mentre risultano in corso le trattative per il raggiungimento dell'intesa con i Presidenti di regione relativamente a otto Enti Parco.

A tal proposito, per quanto concerne il Parco Nazionale del Monti Sibillini, si rappresenta che sono in corso i confronti con le Amministrazioni regionali interessate e si segnala che le attività inerenti le funzioni del Parco sono assicurate dalla *governance* insediata, rappresentata dal Vice Presidente e dal Consiglio direttivo, nonché dal Direttore del Parco per gli aspetti gestionali.

ALLEGATO 3

5-01959 Mazzetti: Carenza di impianti per lo smaltimento dei rifiuti, con particolare riguardo alla regione Toscana, e disciplina per il riutilizzo degli scarti industriali.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Al fine di favorire la minore produzione di rifiuti e il recupero di materia prima e di energia, a decorrere dal 1° gennaio 1996 è stato istituito il tributo speciale, cosiddetta « ecotassa », per il deposito dei rifiuti in discarica e in impianti di incenerimento senza recupero energetico. Come noto, il tributo è dovuto alle regioni. Una quota parte del gettito è destinata ai comuni ove sono ubicate le discariche o gli impianti di incenerimento senza recupero energetico e ai comuni limitrofi. La restante quota del gettito è destinata alla regione che può utilizzarlo, tra le altre finalità, per incentivare la minore produzione di rifiuti e per favorire la realizzazione di sistemi di smaltimento alternativi alle discariche. Pertanto, la finalità dell'ecotassa è già rigorosamente connessa alla implementazione della dotazione impiantistica alternativa alla discarica, oltre che ad azioni di bonifica e recupero delle aree degradate.

La strategia nazionale, nell'ambito della gestione dei rifiuti, parte esattamente dal presupposto che lo smaltimento in discarica rappresenti esclusivamente la fase residuale della gestione, ponendo al primo posto la prevenzione, allo scopo di ridurre la quantità dei rifiuti prodotti e favorirne il riutilizzo, sostenendo altresì il recupero e il riciclo degli stessi affinché diventino una risorsa per l'ambiente e per l'economia. Obiettivo, quindi, di tale tributo è quello di

disincentivare lo smaltimento dei rifiuti, in discarica o in impianti di incenerimento senza recupero energetico, indirizzando verso altre soluzioni che si pongano ai livelli più alti della gerarchia di gestione dei rifiuti.

Fermo restando quanto appena esposto, è opportuno evidenziare che l'individuazione dei fabbisogni impiantistici e il loro soddisfacimento è competenza delle regioni che, nell'ambito delle funzioni attribuitegli dall'articolo 196 del decreto legislativo 152/06, definiscono i flussi di rifiuti da trattare e scelgono in quali impianti inviarli. È sempre di competenza esclusiva della regione approvare il Piano regionale di gestione dei rifiuti e autorizzare gli impianti di trattamento in esso individuati per far fronte ad un corretto trattamento.

Sono, viceversa, di competenza del Ministero dell'ambiente le attività di indirizzo e di normazione, volte anche a favorire l'economia circolare e il riciclo. In questa prospettiva, il Ministero ha emanato il decreto n. 264 del 13 ottobre 2016, che fissa i criteri per considerare gli scarti di produzione quali sottoprodotti e non rifiuti, ed è, inoltre, impegnato nelle attività istruttorie relative all'elaborazione di n. 14 decreti « *End of Waste* » oltre al decreto ministeriale n. 69 DEL 2018 sul conglomerato bituminoso.

ALLEGATO 4

5-01960 Trancassini: Iniziative in materia di «end of waste», nell'ambito della disciplina sui rifiuti.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'obiettivo principale dell'istituto dell'« *End of Waste* » (EoW) è quello di generare percorsi virtuosi di transizione verso l'economia circolare la quale ha, tra i suoi obiettivi fondamentali, l'incentivazione alla sostituzione di materie prime vergini con materie provenienti da filiere di recupero. Nel contesto dell'economia circolare, tale istituto rappresenta una misura concreta per realizzare, secondo i principi del diritto europeo, la c.d. « società del riciclo e recupero ».

In questo contesto, si segnala che il Ministero dell'ambiente è impegnato nel recepimento del cosiddetto « Pacchetto rifiuti » ovvero nel recepimento nell'ordinamento nazionale delle modifiche alle più importanti direttive europee in materia di rifiuti, ossia la Direttiva (UE) 2018/849 che modifica la Direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso, la Direttiva 2006/66/CE relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori e la Direttiva 2012/19/UE sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche; il recepimento della Direttiva (UE) 2018/850 che modifica la direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti; il recepimento della Direttiva (UE) 2018/851 che modifica la Direttiva Quadro 2008/98/CE in materia di rifiuti; ed infine il recepimento della Direttiva (UE) 2018/852 che modifica la Direttiva 94/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio.

L'attività che si sta svolgendo per il recepimento delle richiamate Direttive ha

fondamentale importanza in quanto, nell'ambito del recepimento, saranno affrontati temi altamente strategici per l'incentivazione delle filiere del riciclo, tra cui il riassetto della responsabilità estesa del produttore e il relativo adeguamento dei sistemi attualmente in esercizio, il riordino delle competenze tra Stato e regioni, la tariffa sui rifiuti, nonché, appunto, l'istituto dell'*end of waste*.

Si segnala, infine, che, con l'intento di dare massima attuazione ai principi dell'economia circolare e della società del recupero e del riciclaggio, oltre all'emanazione del D.M n. 69/2018 recante la disciplina della cessazione della qualifica di rifiuto di conglomerato bituminoso, il Ministero dell'ambiente ha in corso le attività istruttorie relative ai seguenti decreti « *End of Waste* »: prodotti assorbenti per la persona (PAP); gomma vulcanizzata granulata (GVG); rifiuti da costruzione e demolizione (C&D); rifiuti di gesso; pastello di piombo; plastiche miste; carta da macero; pulper; rifiuti inerti da spazzamento strade; oli alimentari esausti; vetro sanitario; vetroresina; ceneri da altoforno; residui da acciaieria.

Alla luce delle informazioni esposte, si rappresenta, pertanto, che la disciplina regolamentare attuativa dell'*End of Waste* costituisce uno dei prioritari obiettivi del Ministero dell'ambiente, che continuerà a mantenere alto il livello di attenzione sul tema.

ALLEGATO 5

5-00571 Butti: Tempi e modalità di realizzazione del collegamento stradale Lecco-Bergamo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al collegamento stradale Bergamo – Lecco, il terzo lotto Lavello in Calolziocorte è in fase di progettazione definitiva, a cura della Provincia di Lecco, con un costo stimato di circa 58 milioni di euro e sono in corso interlocuzioni tra ANAS, regione Lombardia e le Province di Lecco e di Bergamo, al fine di valutare il subentro della società ANAS non appena effettuato il trasferimento dell'intero collegamento.

In effetti la ex strada statale 639 dei Laghi di Pusiano e di Cariate è inserita nell'elenco delle strade da riclassificare per il tratto complessivo di km 18,479, ricadente nelle province di Lecco e Bergamo.

Come è noto, il piano Rientro Strade per la riorganizzazione e ottimizzazione della gestione della rete viaria ha l'obiettivo di trasferire in capo ad ANAS circa 6.600 km di strade ex statali, regionali e provinciali.

A tale scopo, il Fondo Infrastrutture 2017 ha previsto 440 milioni di euro destinati ad interventi di riclassificazione della rete stradale di rientro.

Con il recente rifinanziamento del Fondo Infrastrutture 2018 vi sono poi ulteriori stanziamenti per interventi di manutenzione straordinaria per complessivi 641,4 milioni di euro.

Parliamo quindi di ben 1.081 milioni di euro destinati a investimenti sui tratti stradali dismessi dalle regioni.

ALLEGATO 6

5-01242 Cenni: Stato di avanzamento degli interventi di ammodernamento e messa in sicurezza.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce ANAS, i lavori in corso di esecuzione lungo il raccordo autostradale 3 Siena – Firenze, tra il km 51+400 e il km 51+800, consistono nella demolizione integrale del cordolo e di parte dello sbalzo della soletta e ricostruzione con installazione di barriera di sicurezza a norma.

Durante le lavorazioni si è resa necessaria la temporanea sospensione delle attività per un supplemento di indagini; infatti sono stati eseguiti dei carotaggi per valutare la resistenza di alcune parti di calcestruzzo del cordolo sul quale verranno installate le barriere laterali. ANAS assicura che le lavorazioni ripartiranno a breve.

Ricordo anche che lo scorso anno ANAS ha completato i lavori di manutenzione straordinaria per il risanamento della sovrastruttura stradale del raccordo, con la realizzazione di tappeto d'usura di tipo drenante, in tratti saltuari in entrambe le carreggiate, per un investimento complessivo di circa 6,5 milioni di euro. Dove non si è intervenuti con i sopradetti lavori, sono state effettuate coperture degli avvallamenti ovvero interventi a carattere

provvisorio e localizzato. Pertanto, al fine di rendere omogeneo l'intervento di riqualificazione del manto stradale, ANAS sta progettando ulteriori interventi da inserire nella rimodulazione del Contratto di programma 2016-2020.

Inoltre, oggi sono in fase di esecuzione i lavori di messa in sicurezza della tratta dal km 27+310 al 56+360 attraverso la riqualificazione o integrazione delle opere d'arte, delle opere idrauliche in cemento armato, di sostegno del corpo stradale e complementari, per un investimento di quasi 7 milioni di euro.

Infine, sono in fase di progettazione interventi di ripristino degli elementi strutturali, di regimentazione delle acque e di adeguamento delle barriere di protezione, da effettuarsi sui viadotti Docciola e Falciani, per un investimento complessivo di circa 4,8 milioni di euro.

Concludo riferendo che ANAS sta progettando interventi di potenziamento e di riqualificazione del raccordo Siena-Firenze, anche questi da proporre nella rimodulazione del Contratto di Programma.

ALLEGATO 7

5-01495 Braga: Ritardi nel completamento della cosiddetta « tangenziale di Bregano (TRCO11), di collegamento tra Bregnano e Cemenate, da parte della società Autostrada pedemontana lombarda del raccordo autostradale Siena-Firenze, cosiddetto Autopalio.

TESTO DELLA RISPOSTA

Il 1° agosto 2018 la società concessionaria Autostrada Pedemontana Lombarda (APL) ha trasmesso alla società Concessioni Autostradali Lombarde (CAL) il progetto esecutivo delle opere di completamento della viabilità TRCO11 e il successivo 3 agosto la documentazione di gara per l'affidamento dei lavori di esecuzione; entrambe poi approvate dalla CAL il 10 agosto, secondo le tempistiche concordate con i comuni di Bregnano e Cermenate in data 26 giugno 2018 in occasione di un incontro presso la regione Lombardia.

Dopo due procedure di gara andate deserte, il 22 ottobre 2018 APL ha indetto una nuova procedura di gara per l'esecuzione dei lavori di completamento dell'opera connessa TRCO11, con criterio di aggiudicazione secondo l'offerta economicamente più vantaggiosa e scadenza per la presentazione delle offerte fissata al 26 novembre 2018.

Ai sensi di legge, per l'esame delle offerte presentate dai concorrenti alla gara, è necessaria una Commissione Ministeriale, che in effetti APL ha richiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il giorno stesso fissato come termine per la presentazione delle offerte.

Tale Commissione di gara – nominata con decreto ministeriale del 14 dicembre 2018 e consultabile sul sito APL – è così composta: Presidente Alessandro Moli-

naro, componenti Vincenzo Acconcia e Vincenzo Nicolosi, ufficio di segreteria Carla Colicelli e Paola Mezzacapo.

La prima seduta pubblica della Commissione si è svolta il 29 gennaio 2019 e il successivo 5 marzo si è conclusa la valutazione delle offerte tecniche ed economiche con graduatoria provvisoria. Tuttavia, la Commissione ha verificato che le offerte attualmente classificate al primo e al secondo posto sono anormalmente basse, ai sensi dell'articolo 97, comma 3, del Codice dei contratti pubblici.

Pertanto il Responsabile Unico del Procedimento di APL ha avviato il procedimento di verifica fissando al 25 marzo la scadenza per la presentazione dei giustificativi, cui ha fatto seguito, il 5 aprile scorso, l'aggiudicazione da parte di APL al Raggruppamento Temporaneo Valbasento S.r.l. / Pa.e.co. S.r.l.

Sono in corso da parte di APL le attività amministrative successive all'aggiudicazione, cui seguirà l'avvio dei lavori, previsto entro il prossimo mese di maggio.

Infine preciso che, a fronte di una durata dei lavori posta a base di gara pari a 346 giorni naturali e consecutivi, l'offerta dell'aggiudicatario ne prevede una riduzione di 75 giorni, per una durata complessiva pari quindi a 271 giorni naturali consecutivi.

ALLEGATO 8

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo rafforzato di partenariato e di cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica del Kazakhstan, dall'altra, con allegati, fatto ad Astana il 21 dicembre 2015. C. 1648 Governo.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La VIII Commissione, esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge C. 1648 Governo, recante Ratifica ed esecuzione dell'Accordo rafforzato di partenariato e di cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica del Kazakhstan, dall'altra, con allegati, fatto ad Astana il 21 dicembre 2015;

valutate favorevolmente le disposizioni di cui al titolo III, Capo 8, recanti la disciplina e la regolazione degli appalti pubblici, con particolare riguardo al principio di non discriminazione come base per lo svolgimento delle procedure e alle disposizioni volte ad evitare conflitti di interesse e prevenire le pratiche di corruzione;

apprezzate le disposizioni di cui al titolo IV, Capo 7, in cui si prevede lo

sviluppo e il rafforzamento della cooperazione tra le parti sulle questioni ambientali, al fine di contribuire allo sviluppo sostenibile e alla tutela dell'ambiente;

evidenziato quanto disposto dal medesimo Titolo IV, Capo 8, per l'intensificazione e lo sviluppo della cooperazione per la lotta e l'adattamento ai cambiamenti climatici;

sottolineato infine il contenuto del Capo 7 del Titolo VI, volto a promuovere la cooperazione nel settore della protezione civile, al fine di migliorare le misure di prevenzione e di risposta alle catastrofi naturali,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 9

Documento di economia e finanza 2019.
Doc. LVII, 2 e allegati.

NOTA INTEGRATIVA DEPOSITATA DAL RELATORE

Nella giornata di ieri sono stati presentati i due allegati al Documento di economia e finanza (DEF), recanti contenuti di interesse della Commissione che illustro sinteticamente.

L'Allegato "**Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia**" che fa le veci del cosiddetto *Allegato Infrastrutture* sintetizza le strategie del Governo nel settore delle infrastrutture di trasporto e di logistica, interpretando il fabbisogno del Paese in termini di completamento delle connessioni, di miglioramento della viabilità, di sicurezza delle infrastrutture, di sviluppo della mobilità sostenibile,

Nel Documento sono identificati quattro pilastri strategici e una serie di pacchetti di interventi prioritari che ne costituiscono la concreta realizzazione.

In primo luogo, *Sicurezza e Manutenzione* sono le parole d'ordine della politica infrastrutturale: l'urgenza di rilanciare gli investimenti sulle opere utili va di pari passo con la necessità stringente di mettere in sicurezza le infrastrutture per la mobilità quotidiana, anche attraverso la promozione di una vera e propria cultura della conservazione e valorizzazione del nostro patrimonio.

Gli ulteriori pilastri sono *Digitalizzazione e Innovazione, Mobilità Elettrica, Attiva e Sostenibile* e, infine *Legalità e Semplificazione*.

Per i profili di competenza, si rileva come l'analisi delle infrastrutture viarie e autostradali - su cui grava più del 50% del trasporto interno merci e del 90% del trasporto interno di passeggeri - registra criticità legate alla inadeguata conservazione, valorizzazione e innalzamento degli standard di sicurezza. Ciò deriva dall'ancora carente capacità di analisi ed ottimizzazione complessiva delle priorità, il cui presupposto è una rappresentazione esaustiva e dinamicamente aggiornata dello stato di salute delle infrastrutture della rete nazionale, avvalendosi delle nuove tecnologie disponibili.

Tra gli interventi prioritari descritti nell'allegato in esame, segnalo i seguenti:

- **riqualificazione del patrimonio infrastrutturale**, che si articola nel *Monitoraggio* dello stato delle infrastrutture, predisposizione di un *Piano nazionale di manutenzione straordinaria* per garantirne la sicurezza e l'agibilità, *Edifici 4.0* per la progettazione e costruzione, anche attraverso l'adozione del BIM, di edifici "intelligenti", *completamento delle opere incompiute*, nel quadro dell'accordo siglato tra il Ministero delle Infrastrutture e il Ministero per i Beni Culturali, con particolare attenzione ai progetti aventi ricadute positive sulla riqualificazione urbana;

- **infrastrutture intelligenti per la sicurezza**, per la parte in cui prevede un rafforzamento della cultura della valutazione delle nuove opere, improntato ai principi dell'effettiva utilità dell'opera e della sua sostenibilità ambientale, finanziaria ed economica;

- **interventi normativi** che si concretizzerà in una serie di misure già evidenziate nella relazione di ieri con riguardo alla modifica al codice degli appalti e al regime delle concessioni autostradali. Si prefigura inoltre un "*decreto progettazione*" che modificherà i livelli di progettazione delle opere infrastrutturali. Infine si prevede un riordino delle norme in materia edilizia in un "unico provvedimento per le costruzioni, nel quale, tra l'altro, sarà inserita una specifica sezione sulla sostenibilità in materia di costruzioni".

Nell'allegato, in appendice, di dà conto dello stato di attuazione degli interventi programmati.

Per quanto riguarda il segmento Autostrade e strade statali gli interventi ammontano a circa 57 miliardi di euro, di cui il fabbisogno residuo (cioè non ancora disponibile) è pari a 14, 5 miliardi.

In particolare il valore economico, i finanziamenti disponibili e il fabbisogno residuo di risorse per i programmi e per gli interventi prioritari sono i seguenti:

ID	Denominazione	Costo intervento (mln)	Risorse disponibili (mln)	Fabbisogno residuo (mln)
1	Valorizzazione del patrimonio stradale esistente	12.052,97	10.369,27	1.683,70
2	Potenziamento tecnologico e digitalizzazione	198,00	198,00	0,00
3	Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico	11.256,42	4.514,90	6.741,52
4	Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali (ampliamento a terza e quarta corsia)	1.256,65	1.256,65	0,00
5	Decongestionamento delle aree metropolitane	7,370,87	7,279,35	91,53
TOTALE		32.134,92	23.618,17	8.516,75

	Strade	Costo intervento (mln)	Risorse disponibili (mln)	Fabbisogno residuo (mln)
1	NORD	2.082,60	2.048,60	34,00
2	CENTRO	2.048,45	1.145,37	903,08
3	SUD	5.800,18	5.092,84	707,34
TOTALE		9.931,23	8.286,81	1.644,42

L'Allegato sugli **indicatori di Benessere Equo e Sostenibile (BES)**, il terzo da quando sono stati introdotti nel ciclo di programmazione economico-finanziaria, monitora l'andamento dei dodici indicatori selezionati dal Comitato BES 1 che afferiscono a otto dei dodici domini del benessere individuati nel Rapporto BES dell'Istat.

Per quanto riguarda le competenze della Commissione segnalo l'indicatore relativo alla riduzione delle emissioni di CO₂e altri gas clima alteranti, nell'ambito del dominio ambiente, per il quale sono state effettuate previsioni o valutazioni di impatto delle politiche contenute nel DEF 2019 e l'indicatore **“abusivismo edilizio”**, nell'ambito del dominio ‘paesaggio e patrimonio culturale’, per il quale non sono state effettuate previsioni o valutazioni di impatto .

L'indicatore relativo alla riduzione delle **emissioni** di CO₂ e altri gas clima alteranti misura le tonnellate di CO₂ equivalente per abitante emesse su base annua da attività agricole, urbane e industriali. L'analisi indica una lieve riduzione nel triennio.

Rispetto ai dati del triennio precedente, che registravano valori pari a 7,2 tonnellate (2016 e 2017) e 7,1 (2018), le previsioni per il 2019 e per il triennio successivo si attestano rispettivamente a 7,1 per il 2019, 7 (anni 2020 e 2021) e 6,9 tonnellate pro capite nel 2022.

L'indicatore, incluso anche nella strategia Europa 2020, monitora in via diretta l'andamento della qualità dell'ambiente e il relativo impatto delle politiche, e consente di misurare, in via indiretta, la sostenibilità in termini di rischio di cambiamenti climatici. Come già evidenziato nella relazione di ieri, l'Italia raggiungerà ampiamente gli obiettivi per il periodo 2013-2020 mentre per gli obiettivi del periodo 2021-2030, invece, le misure necessarie saranno indicate nel Piano integrato per l'energia e il clima.

L'indicatore relativo **all'abusivismo edilizio** si definisce come il numero di costruzioni abusive per 100 costruzioni autorizzate dai Comuni ed esprime una misura diretta del deterioramento del paesaggio, potendosi leggere anche come un indicatore del rispetto della legge nell'utilizzazione del territorio. Rispetto a tale indicatore, l'analisi degli ultimi dati disponibili ne indica un miglioramento.

La Relazione finale del Comitato BES sottolinea come tale indicatore "cattura il grado di sfruttamento del suolo e il degrado del paesaggio e costituisce un'approssimazione del fenomeno del consumo di suolo".

Per tale indicatore, che nel 2018 si attesta sul valore di 19 (in lieve diminuzione rispetto al triennio precedente ma in forte aumento rispetto al valore del 2007 di 9 abitazioni abusive ogni 100 legali), il documento evidenzia una forte variabilità tra le diverse aree geografiche, con aumenti dell'indice di abusivismo nel triennio 2016-2018 più consistenti nelle Isole (da 45,7 a 46,9), nel Sud (da 49,4 a 49,7) e nel Nord Est (da 5,9 a 6,2).