VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2102, recante modifica della direttiva 2011/65/UE sulla restrizione dell'uso di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della legge 4 ottobre 2019, n. 117. Atto 146 *(Esame e rinvio)* 98

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni per la valorizzazione della produzione enologica e gastronomica italiana. C. 1682 Brunetta (Parere alla XIII Commissione) *(Seguito esame e conclusione – Parere favorevole)* . 100

ALLEGATO 1 (Parere approvato dalla Commissione) 110

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per l'incremento degli impianti destinati al pretrattamento, alla selezione della frazione organica e degli imballaggi e al recupero energetico dei rifiuti urbani, assimilati e speciali non pericolosi, nonché misure volte a favorire l'economia circolare. C. 1792 Gelmini *(Esame e rinvio)* 101

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 105

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:

Sul rapporto annuale « Infrastrutture strategiche e prioritarie – programmazione e realizzazione », aggiornato al 31 ottobre 2019 105

ALLEGATO 2 (Nota di sintesi) 111

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-03545 Lucchini: Emergenza idrica nel territorio della provincia di Chieti 106

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 119

5-03546 Fregolent: Esclusione di 13 unità di pesca dall'operatività nell'area marina protetta « Penisola del Sinis-isola di mal di Ventre » 106

ALLEGATO 4 (Testo della risposta) 120

5-03547 Pellicani: Tempi per il completamento delle bonifiche dei SIN, con particolare riguardo all'area di Porto Marghera, e relative risorse 106

ALLEGATO 5 (Testo della risposta) 121

5-03548 Zolezzi: Iniziative per rafforzare la legalità nelle attività di gestione dei rifiuti ... 107

ALLEGATO 6 (Testo della risposta) 122

5-03549 Cortelazzo: Tempi e modalità di bonifica dei siti inquinati nella regione Campania ... 107

ALLEGATO 7 (Testo della risposta) 123

5-03550 Cunial: Sostenibilità ambientale della superstrada pedemontana veneta 107

ALLEGATO 8 (Testo della risposta) 124

INTERROGAZIONI:

5-02306 Grippa: Sussistenza di una competenza statale in materia di valutazione di impatto ambientale relativa al progetto di deviazione del porto canale di Pescara 108

ALLEGATO 9 (Testo della risposta) 125

5-02722 Gemmato: Sversamento di reflui di origine fognaria nel fiume Ostone (TA) 109

ALLEGATO 10 (Testo della risposta) 127

5-02757 Mazzetti: Normativa in materia di cessazione della qualifica di rifiuto 109

ALLEGATO 11 (Testo della risposta) 129

AVVERTENZA 109

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 12 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO.

La seduta comincia alle 13.30.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2102, recante modifica della direttiva 2011/65/UE sulla restrizione dell'uso di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della legge 4 ottobre 2019, n. 117. Atto 146.

(Esame e rinvio).

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

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, avverte che la Commissione dovrà esprimere il parere di competenza entro il prossimo 8 marzo 2020. Avverte altresì che la Commissione bilancio dovrà esprimere i propri rilievi entro il 17 febbraio 2020. Comunica infine che in data 6 febbraio scorso è pervenuto il parere della Conferenza unificata.

Alberto ZOLEZZI (M5S), *relatore*, riferisce sullo schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva (UE) 2017/2102, che modifica la direttiva 2011/65/UE sulla restrizione dell'uso di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche.

Come già evidenziato, l'assegnazione alla Commissione è avvenuta con riserva, non essendo il testo corredato del parere della Conferenza Unificata. Quest'ultima tuttavia ha reso il proprio parere nella seduta del 29 gennaio e, pertanto, la Commissione è adesso nelle condizioni di rendere il parere parlamentare entro la scadenza dell'8 marzo.

Evidenzia peraltro che il termine per il recepimento della direttiva (UE) 2017/2102 è scaduto il 12 giugno 2019, quindi ancor prima che si completasse l'iter parlamentare della legge di delegazione 2018 (legge 4 ottobre 2019, n. 117). Per tale motivo la Commissione europea ha avviato la procedura di infrazione 2019/0218.

Quanto invece al termine di esercizio della delega, esso scade nei tre mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge, ovvero – per effetto dello « scorrimento » di ulteriori tre mesi che si produce se lo schema di decreto è sottoposto all'esame parlamentare a ridosso della sua scadenza – il prossimo 2 maggio 2020.

La disciplina in esame traspone nell'ordinamento interno la direttiva che modica l'originaria disciplina comunitaria sulla restrizione dell'uso di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche e elettroniche (AEE) dettata dalla direttiva 2011/65/UE, cosiddetta RoHS 2, che a sua volta incideva sulla prima direttiva adottata in materia, ossia la direttiva 2002/95/CE cosiddetta RoHS 1.

Le due direttive del 2002 e del 2011 sono state attuate rispettivamente con il decreto legislativo 25 luglio 2005, n. 151 e successivamente con il decreto n. 27 del 2014, quest'ultimo oggetto di novelle da

parte dell'articolo 1 del testo in esame. L'articolo 2 dello schema reca invece la sola clausola di invarianza finanziaria.

Secondo quanto esplicitato nella relazione che correda il testo, la direttiva in esame mira a proteggere la salute umana attraverso il recupero e lo smaltimento ecologicamente corretti dei rifiuti di AEE, promuovendo il riutilizzo di tali prodotti ed il riciclaggio dei materiali usati, nonché a ridurre la quantità di sostanze pericolose.

La lettera *a)* integra l'elenco delle apparecchiature escluse dall'ambito di applicazione del decreto stesso con riguardo ad alcuni strumenti musicali, ossia agli organi a canne.

La relazione illustrativa, così come il 4° considerando della direttiva, motiva tale esclusione in virtù del fatto che le canne degli organi sono costruite utilizzando un tipo specifico di lega a base di piombo, per la quale finora non sono state trovate alternative, e che la maggior parte degli organi a canne rimane nello stesso luogo per vari secoli e quindi il loro tasso di sostituzione è irrisorio.

La lettera *b)* integra la vigente definizione di « macchine mobili non stradali destinate ad esclusivo uso professionale » in modo da comprendere in tale categoria sia quelle dispositivo di trazione a bordo, sia quelle con dispositivo di trazione collegato ad una fonte di alimentazione esterna. Il 5° considerando della direttiva giustifica tale scelta in considerazione del fatto che sono macchie prodotte in due versioni che si differenziano solo per l'alimentazione (o a bordo o esterna) per cui va uniformata la normativa, nel senso della loro esclusione dall'ambito di applicazione della direttiva.

La lettera *c)* integra la normativa vigente, al fine di estendere la deroga alla restrizione all'uso delle sostanze di cui all'allegato II anche ai cavi o ai pezzi di ricambio destinati alla riparazione, al riutilizzo, all'aggiornamento o al potenziamento delle capacità di tutte le altre AEE che non rientravano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/95/CE e che sono state immesse sul mercato prima del 22 luglio 2019. In tal modo – come chiarisce la relazione illustrativa – si consente l'immissione sul mercato secondario dei pezzi di ricambio contenenti le sostanze di cui all'allegato II destinati alla riparazione ed al riutilizzo delle AEE immesse sul mercato anteriormente al 22 luglio 2019, favorendo un più lungo ciclo di vita per molti prodotti.

La lettera *d)* integra l'attuale disciplina prevedendo specifici ulteriori casi in cui le parti di ricambio possono essere riutilizzate in deroga alle restrizioni all'uso delle sostanze indicate dall'Allegato II.

Ricorda che la disposizione vigente contempla solo le parti di ricambio recuperate da AEE immesse sul mercato anteriormente al 1° luglio 2006 e utilizzate nelle AEE immesse sul mercato prima del 1° luglio 2016. La norma in commento prevede adesso che possano essere riutilizzati, in deroga alle restrizioni, anche i pezzi di ricambio contenenti sostanze di cui all'Allegato II che siano: recuperati da dispositivi medici e strumenti di monitoraggio e controllo immessi sul mercato anteriormente al 22 luglio 2014 e utilizzati nelle AEE immesse sul mercato prima del 22 luglio 2024; recuperati da dispositivi medico-diagnostici in vitro immessi sul mercato anteriormente al 22 luglio 2016 e utilizzati nelle AEE immesse sul mercato prima del 22 luglio 2026; recuperati da strumenti industriali di monitoraggio e controllo immessi sul mercato anteriormente al 22 luglio 2017 e utilizzati nelle AEE immesse sul mercato prima del 22 luglio 2027; recuperati da tutte le AEE che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/95/CE e che sono immesse sul mercato anteriormente al 22 luglio 2019 e utilizzati nelle AEE immesse sul mercato prima del 22 luglio 2029.

Rimane ferma la condizione che il loro riutilizzo avvenga in sistemi controllabili di restituzione a circuito chiuso da impresa a impresa e la presenza di parti di ricambio sia comunicata al consumatore.

La lettera *e)* modifica la vigente disciplina al fine di introdurre un periodo di validità massima dell'esenzione dalle restrizioni anche per le AEE indicate nella

categoria 11 dell'allegato I (vale a dire le « altre AEE non comprese nelle categorie sopra elencate »).

Si ricorda che l'allegato I indica le AEE soggette alle restrizioni previste dal decreto legislativo n. 27, che vanno dai grandi e piccoli elettrodomestici (categorie 1 e 2) ad una serie di apparecchiature informatiche, elettriche, ecc. (categorie 3-10). La categoria 11 di tale allegato ha quindi carattere residuale. Per tale categoria di AEE viene previsto un periodo di validità massima di 5 anni a decorrere dal 22 luglio 2019, ancorché prorogabile. Nel 6º considerando della direttiva viene sottolineato che « dato che le esenzioni alla restrizione dell'uso di determinate sostanze pericolose dovrebbero avere una durata limitata, anche il periodo di validità massima per le esenzioni in vigore dovrebbe essere specificato chiaramente per tutte le pertinenti categorie di AEE, compresa la categoria 11 ».

Da ultimo, segnala che lo schema di decreto legislativo in esame non recepisce le disposizioni abrogative recata dall'articolo 1, paragrafo 1, lettera *a)* e paragrafo 3, lettera *a)* della direttiva. La relazione illustrativa specifica infatti che l'articolo 24 del decreto n. 24 già prevede che le AEE che non rientravano nell'ambito di applicazione della previgente normativa nazionale in materia (contenuta nell'articolo 5 del decreto legislativo 25 luglio 2005, n. 151) ma che risultano non conformi al presente decreto, possono comunque continuare ad essere messe a disposizione sul mercato fino al 22 luglio 2019.

In conclusione, segnala l'opportunità che l'allegato II del D.Lgs. 27 del 2014 venga aggiornato sulla base del riscontro di tossicità o criticità di altri elementi presenti all'interno di AEE, fra cui le sostanze perfluoroalchiliche (PFAS). A suo giudizio si potrà valutare l'inserimento della ricerca dei PFAS (compresi nuovi PFAS fra cui il cicloC6O4) ed eventuale limitazione nell'allegato II. Sottolinea l'utilità di inserire tali sostanze e altre fra quelle da ricercare.

Per ottimizzare il lavoro, evidenzia l'utilità di svolgere l'audizione dei referenti dei consorzi RAEE nonché di altri portatori d'interesse o esperti indipendenti del settore.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.35.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 12 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO, indi della vicepresidente Patrizia TERZONI.

La seduta comincia alle 13.35.

Disposizioni per la valorizzazione della produzione enologica e gastronomica italiana.
C. 1682 Brunetta.
Parere alla XIII Commissione.

(Seguito esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento rinviato nella seduta dell'11 febbraio scorso.

Umberto BURATTI (PD), *relatore,* nel ricordare che la proposta di legge è il futto del lavoro svolto da un intergruppo a cui hanno partecipato deputati di tutte le forze parlamentari, presenta una proposta di parere favorevole *(vedi allegato 1)*.

Alberto ZOLEZZI (M5S) chiede al relatore informazioni sul prosieguo dell'esame parlamentare della proposta, anche alla luce delle sollecitazioni emerse nel dibattito svoltosi ieri.

Umberto BURATTI (PD) fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere un parere solo sulle parti di propria competenza, evidenziate da lui nel corso della relazione svolta nella giornata di ieri

e che gli eventuali approfondimenti saranno svolti dalla Commissione di merito, qualora lo ritenesse opportuno.

Patrizia TERZONI, *presidente*, fa presente che la Commissione Agricoltura è in attesa dei pareri delle altre Commissioni parlamentari e che l'avvio del provvedimento in Assemblea è fissato per il prossimo 17 febbraio.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole presentata dal relatore *(vedi allegato 1)*.

La seduta termina alle 13.40.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 12 febbraio 2020. — Presidenza della vicepresidente Patrizia TERZONI.

La seduta comincia alle 13.40.

Disposizioni per l'incremento degli impianti destinati al pretrattamento, alla selezione della frazione organica e degli imballaggi e al recupero energetico dei rifiuti urbani, assimilati e speciali non pericolosi, nonché misure volte a favorire l'economia circolare. C. 1792 Gelmini.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Erica MAZZETTI (FI), *relatrice*, illustra alla Commissione i principali contenuti della proposta di legge, a prima firma della collega Gelmini, recante Disposizioni per l'incremento degli impianti destinati al pretrattamento, alla selezione della frazione organica e degli imballaggi e al recupero energetico dei rifiuti urbani, assimilati e speciali non pericolosi, nonché misure volte a favorire l'economia circolare, presentata circa un anno fa, precisando preliminarmente che i riferimenti finanziari all'anno 2019 andranno aggiornati in ragione del ritardo nell'esame della proposta.

L'iniziativa legislativa muove dall'esigenza innegabile di dotare l'Italia di infrastrutture moderne per una corretta gestione del ciclo dei rifiuti.

L'insufficienza dell'attuale parco impiantistico – soprattutto nelle regioni centrali e meridionali – è la principale causa dell'eccessivo ricorso alle discariche e del dispendioso trasferimento verso gli impianti del Nord di ingenti quantitativi di rifiuti provenienti da territori che non sono in grado di chiudere il ciclo dei rifiuti all'interno dei loro confini. Favorire la creazione di nuovi impianti e quindi il recupero di materia e di energia consentirebbe di raggiungere più agevolmente gli ambiziosi obiettivi di tutela ambientale e di economia circolare che animano le recenti direttive dell'Unione europea.

Ne consegue che il cuore della proposta di legge sta proprio nell'articolo 1, il cui obiettivo principale è quello di favorire e soprattutto accelerare la realizzazione degli impianti indispensabili per chiudere il ciclo dei rifiuti nel nostro Paese. La carenza di questi impianti in buona parte del Paese, è ormai davvero insostenibile.

In quest'ottica, l'articolo 1 reca tre gruppi di disposizioni. Un primo gruppo di norme (commi 1-2) è finalizzato alla ricognizione dei fabbisogni impiantistici sul territorio nazionale; un secondo gruppo (commi 3-8) prevede la nomina di commissari straordinari, al fine di accelerare l'effettiva realizzazione degli impianti e un terzo gruppo di disposizioni (commi 9-15) riguarda invece la semplificazione delle procedure, incentivi e agevolazioni, nonché la costituzione di un Fondo finalizzato al miglioramento e al riequilibrio territoriale dell'offerta impiantistica, con una dotazione complessiva di 750 milioni di euro.

Il comma 1 individua i soggetti coinvolti nella ricognizione degli impianti (Ministero dell'ambiente, ISPRA, ARPA), la tipologia di impianti da censire e la misurazione del relativo fabbisogno.

Il comma 2 detta disposizioni volte a raccordare la ricognizione prevista dal

comma 1 con quella già svolta con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri emanati nella scorsa legislatura con particolare riguardo agli impianti di termovalorizzazione di rifiuti non pericolosi e agli impianti di recupero della frazione organica dei rifiuti urbani raccolta in maniera differenziata.

Il comma 3 consente, ove necessario, la nomina di uno o più commissari straordinari, fino ad un massimo di 5, con DPCM, previo parere del presidente della regione interessata. Il medesimo comma ne definisce la competenza territoriale (Nord, Centro, Sud, Sardegna e Sicilia) nonché le funzioni di stimolo alla programmazione, gestione e realizzazione degli impianti.

I commi 4 e 5 disciplinano la durata dell'incarico, che viene fissata in 12 mesi, prorogabili o rinnovabili per un triennio dalla prima nomina, nonché le modalità, la struttura e il compenso.

Il comma 6 dispone che il commissario straordinario possa adottare tutte le iniziative volte alla realizzazione degli impianti anche operando in deroga alle disposizioni vigenti relative ai termini di conclusione dei procedimenti e delle autorizzazioni, fermo restando comunque il rispetto della vigente normativa in materia di autorizzazioni ambientali prevista dal decreto legislativo n. 152 del 2006.

I commi 7 e 8 consentono al commissario straordinario di convocare la conferenza di servizi per facilitare la conclusione del procedimento autorizzatorio e di promuovere, se necessario, la conclusione di appositi accordi di programma per l'individuazione dei soggetti idonei pubblici, privati o misti, dotati dei requisiti tecnici, organizzativi, finanziari e gestionali necessari per l'affidamento dell'opera, nel rispetto della disciplina dettata dal decreto legislativo n. 159 del 2011 (recante « Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione. »).

Il comma 9 prevede l'emanazione, entro 60 giorni di un decreto ministeriale (adottato dal Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dell'economia) per la definizione dei criteri e delle modalità per l'eventuale revoca dei benefici e il recupero di somme indebitamente percepite dal soggetto.

Il comma 10 prevede l'applicazione, per gli impianti di cui al presente articolo, della disciplina relativa ai termini procedurali ambientali e di espropriazione per pubblica utilità prevista dal comma 8 dell'articolo 35 del decreto-legge n. 133 del 2014.

Il comma 11, ai fini del miglioramento e del riequilibrio territoriale dell'offerta impiantistica, prevede l'istituzione, presso il Ministero dell'ambiente, di un Fondo con una dotazione complessiva di 750 milioni di euro (150 milioni per l'anno 2019 e 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2020 e 2021).

Il comma 12 demanda ad un decreto del Ministro dell'ambiente, da adottare previa intesa in sede di Conferenza unificata, l'individuazione della disciplina di utilizzo del fondo nonché della quota di partecipazione a carico degli enti territoriali.

In base al comma 13, gli enti territoriali possono prevedere incentivi o agevolazioni volti a favorire il coinvolgimento del capitale privato nella realizzazione e nella gestione degli impianti, avvalendosi delle risorse del Fondo.

Il comma 14 specifica che tali incentivi e agevolazioni sono cumulabili con quelli già previsti dalla vigente normativa regionale, nazionale e dell'Unione europea.

Il comma 15 dispone che le spese effettuate dalle regioni per gli impianti di cui al presente articolo sono escluse dal complesso delle spese considerate ai fini della verifica del patto di stabilità interno di cui all'articolo 32 della legge n. 183 del 2011.

L'articolo 2 istituisce, al comma 1, un Fondo per investimenti in ricerca e sviluppo per l'economia circolare finalizzato all'erogazione di finanziamenti a tasso agevolato per sostenere investimenti in ricerca e sviluppo nei seguenti ambiti: *a)* processi di produzione o di valorizzazione di prodotti che comportano una riduzione dell'uso delle risorse nell'arco dell'intero ciclo di vita; *b)* miglioramento della qualità delle materie prime secondarie; *c)* au-

mento del riciclaggio e della biodegradabilità della plastica, considerando tale materiale riciclabile all'infinito; *d)* sviluppo di soluzioni per la gestione del ciclo dei rifiuti; *e)* sviluppo di processi di ricerca comuni tra imprese, università e centri di ricerca negli ambiti dell'economia circolare; *f)* incentivazione delle imprese nella ricerca, nelle tecnologie e nelle soluzioni innovative volte a migliorare e a favorire la raccolta differenziata, la riciclabilità dei prodotti, le tecnologie e gli impianti di trattamento e di riciclo.

Il comma 2 demanda la disciplina del funzionamento del Fondo ad un decreto del Ministro dell'economia, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'ambiente, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Il comma 3 specifica che i soggetti privati interessati possono cumulare le agevolazioni concesse dal Fondo con quelle già previste dalla vigente normativa in materia e beneficiare della quota di cofinanziamento prevista dal programma quadro europeo per la ricerca e l'innovazione 2014-2020) « Orizzonte 2020 » e dal programma per l'ambiente e l'azione per il clima (LIFE) per il periodo dal 1º gennaio 2014 al 31 dicembre 2020, di cui al regolamento UE n. 1293/2013 dell'11 dicembre 2013. Si ricorda peraltro che nel corso del 2019 presso il Parlamento europeo è stata approvata, in prima lettura, una Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 17 aprile 2019 che istituisce un programma per l'ambiente e l'azione per il clima (LIFE), per il periodo 2021-2027, che abroga il regolamento (UE) n. 1293/2013.

Ai sensi del comma 4, i soggetti privati possono altresì usufruire – per ciascun anno del triennio 2019-2021 – di un credito d'imposta nella misura del 30 per cento delle spese di investimento sostenute e documentate, fino a un importo massimo annuale di euro 50.000 per ciascun beneficiario, nel limite di quattro milioni di euro annui.

Il comma 5 specifica che il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito, né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto tra l'ammontare dei ricavi e altri proventi che concorrono a formare il reddito d'impresa, o che non vi concorrono in quanto esclusi, e l'ammontare complessivo di tutti i ricavi e proventi.

L'articolo 3 prevede, al comma 1, l'obbligo per le pubbliche amministrazioni di inserire specifiche tecniche e clausole contrattuali, al fine di favorire nei contratti pubblici relativi alla ristorazione collettiva e alla fornitura di derrate alimentari, attraverso l'assegnazione di punteggi premianti, l'offerente che fornisce contenitori e imballaggi realizzati con materiali biodegradabili o compostabili.

Mentre si richiama il rispetto delle disposizioni del Codice dei contratti pubblici in materia di servizi di ristorazione (articoli 34 e 144 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50), si prevede che sia invece conformata a tale nuova regola il decreto del Ministro dell'ambiente 25 luglio 2011 relativo all'adozione dei criteri minimi ambientali da inserire nei bandi di gara.

Il comma 3 novella il comma 6 dell'articolo 95 del Codice dei contratti pubblici. Lo scopo è quello di introdurre un nuovo criterio di valutazione per l'offerta economicamente più vantaggiosa (OEPV), individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.

In sostanza, si prevede che, nella predisposizione dei documenti di gara, la stazione appaltante valuterà, in caso di offerta economicamente più vantaggiosa, anche il criterio della minore quantità di contenitori e di imballaggi a parità di prodotto contenuto, nonché le loro caratteristiche qualitative.

Rileva che il comma 4 è di fatto scavalcato dalla stessa normativa europea. Ricordo infatti che sulla base della « Strategia europea per la plastica nell'economia circolare », l'Unione europea ha emanato la direttiva 2019/904/UE che prevede divieti di immissione sul mercato dei prodotti di plastica monouso a decorrere dal luglio 2021. Gli Stati membri hanno due anni di tempo per adeguare i propri ordinamenti. È evidente che il divieto del monouso dovrà essere ben declinato, e

comunque andrà rivisto per molti prodotti, penso per esempio, a quelli sanitari.

L'articolo 4 riscrive integralmente la disciplina relativa alla cessazione della qualifica di rifiuto (*end of waste*) contenuta nel testo dell'articolo 184-*ter* del decreto legislativo n. 152 del 2006 (Codice dell'ambiente).

Poiché la proposta di legge in esame è stata presentata il 18 aprile 2019, essa non può tenere conto delle modifiche e delle integrazioni successivamente apportate prima dal decreto sblocca- cantieri (articolo 1, comma 19, del decreto-legge n. 32 del 2019) e, in seguito, dall'articolo 14-*bis* del decreto-legge n. 101 del 2019.

Tali modifiche e integrazioni contengono, nella sostanza, disposizioni analoghe a quelle recate dall'articolo in esame. Ad esempio, il comma 2 è sostanzialmente già presente nella normativa vigente, così come è già previsto il registro nazionale degli impianti di recupero dei rifiuti in cui sono raccolte le autorizzazioni rilasciate con indicazioni di *end of waste* previsto dal comma 6

L'articolo 5 prevede la copertura finanziaria della proposta di legge.

In particolare si dispone che le risorse per il Fondo per il miglioramento e il riequilibrio territoriale dell'offerta impiantistica previsto dall'articolo 1, comma 11 siano a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione, per risorse pari a 150 milioni di euro per l'anno 2019 e a 300 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021.

La copertura del Fondo per investimenti in ricerca e sviluppo nel settore dell'economia circolare (previsto dall'articolo 2, comma 1), per risorse pari a 100 milioni di euro annui per il triennio 2019-2021, e per l'erogazione del credito di imposta per i privati (previsto dall'articolo 2, comma 4), pari a 3 milioni di euro annui per il triennio 2019-2021, avviene invece a valere sul fondo speciale di parte capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2019-2021, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2019.

Paola DEIANA (M5S) osserva che si tratta di una proposta di legge che presenta notevoli criticità, soprattutto con riguardo ai contenuti di cui all'articolo 1. Ritiene che si possa aprire un confronto costruttivo su alcuni dei restanti contenuti, e si riferisce in particolare a quelli recati dagli articoli 2 e 3, mentre le disposizioni di cui all'articolo 4, come anticipato dalla relatrice, risultano di fatto superate dall'emanazione della recente normativa in sede europea.

Alberto ZOLEZZI (M5S) nel sottolineare l'importanza dei contenuti recati dalla proposta in esame, che è opportuno e utile affrontare in Commissione, rileva come sia errato il presupposto da cui origina la proposta.

Rileva, ad esempio, come l'idea che la gestione dei rifiuti a Roma sia inefficiente, non essendo sviluppata la raccolta differenziata, non sia fondata sui dati. Osserva, infatti che, anche a seguito dei dati riportati recentemente in audizione dall'assessore Valeriani, Roma registra dati migliori di alcune delle più efficienti capitali europee, registrando invece una patologia nella filiera dovuta al trasporto dei rifiuti fuori dai confini cittadini, con un aggravio delle emissioni.

Ritiene opportuno quindi che si effettui un monitoraggio sugli impianti, ma ancor più utile svolgere un ragionamento di sistema sulla gestione del ciclo dei rifiuti, senza scadere nello sterile attacco ad una specifica forza politica.

Osserva come l'Italia registri fortissimi problemi in tema di emissioni, come dimostrano gli alti livelli di particolato presenti nelle città di pianura, che costerà al Paese ingenti risorse in conseguenza delle sanzioni che verranno applicate in sede europea.

In merito alla digestione anaerobica, di cui tanto si parla senza però spesso essere a conoscenza dei dati scientifici, sottolinea come il metano prodotto dai rifiuti organici sviluppi in termini di emissioni venti volte di più rispetto al metano fossile e, parallelamente, in merito al clima, il me-

tano prodotto dai rifiuti arborei genera emissioni pari a 5000 volte di più di quelle per metano fossile.

Inoltre ritiene opportuno verificare come coordinare gli ambiti di gestione dei rifiuti, ritenendo la regione la meno adatta, a causa dei possibili condizionamenti politici.

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

La seduta termina alle 14.10.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 12 febbraio 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 16.20.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Mercoledì 12 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO.

La seduta comincia alle 16.20.

Sul rapporto annuale « Infrastrutture strategiche e prioritarie – programmazione e realizzazione », aggiornato al 31 ottobre 2019.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, comunica che il Rapporto « Infrastrutture strategiche e prioritarie – Programmazione e realizzazione », elaborato dal Servizio Studi della Camera, su incarico dell'VIII Commissione, in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e l'istituto di ricerca CRESME, fornisce un'analisi sullo stato della programmazione e della realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie con dati ed elementi di informazione aggiornati al 31 ottobre 2019. Il quadro delineato tiene conto, pertanto, anche dei diversi interventi legislativi che si sono susseguiti negli ultimi anni e delle linee di indirizzo strategico enucleate negli allegati ai documenti di economia e finanza (DEF), che sono stati trasmessi al Parlamento.

Il quadro di riferimento del Rapporto comprende le opere oggetto di monitoraggio inserite nella programmazione delle infrastrutture strategiche nel periodo 2001-2014 e le opere prioritarie individuate negli allegati ai Documenti di economia e finanza (DEF) 2015, 2017 e 2019.

I singoli capitoli del rapporto sono dedicati all'analisi sullo stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche prioritarie e non prioritarie, con riguardo ai costi e alle disponibilità, alla tipologia delle opere, alla ripartizione territoriale, nonché alla fase di avanzamento. Uno specifico capitolo è dedicato all'analisi delle dinamiche del mercato delle opere pubbliche che, come si è constatato nel corso degli anni, fornisce un importante strumento per valutare lo stato di avanzamento delle infrastrutture strategiche.

Il Rapporto è corredato da una nota di sintesi, che sarà allegata al resoconto della seduta odierna della Commissione *(vedi allegato 2)*.

Alla pubblicazione dei rapporti negli ultimi anni si è accompagnata l'implementazione del sistema informativo SILOS (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), anch'esso accessibile sul sito web della Camera, che in occasione del nuovo rapporto 2020 è stato aggiornato ed arricchito e che consente di consultare i dati, anche in formato di tipo aperto, relativi a tutte le infrastrutture oggetto di monitoraggio ed elementi di dettaglio concernenti lo stato di avanzamento delle singole opere contenuti nelle relative schede opera.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle 16.25.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 12 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. – Interviene il sottosegretario di Stato all'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Roberto Morassut.

La seduta comincia alle 16.30.

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.

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

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

5-03545 Lucchini: Emergenza idrica nel territorio della provincia di Chieti.

Giuseppe Ercole BELLACHIOMA (LEGA), illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando l'emergenza idrica per 87 comuni della provincia di Chieti generata dalla forte carenza infrastrutturale e dall'impossibilità da parte della società Sasi di ripristinare le condotte e arginare le forti perdite di acqua, rispetto alle quali la preoccupazione aumenta con l'approssimarsi della stagione turistica.

Il Sottosegretario Roberto MORASSUT, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 3)*.

Giuseppe Ercole BELLACHIOMA (LEGA), replicando, prende atto della risposta del rappresentante del Governo, che ringrazia per la disponibilità dimostrata rispetto alla convocazione di un tavolo tecnico di emergenza, di cui si farà promotore per il tramite della regione Abruzzo. Prega in ogni caso il Ministro, per il tramite del Sottosegretario, di convocarlo in tempi brevi, una volta arrivata la richiesta, ribadendo la preoccupazione rispetto ai danni che la mancanza di acqua potrà determinare per cittadini, i turisti, e le imprese nel corso della stagione estiva.

5-03546 Fregolent: Esclusione di 13 unità di pesca dall'operatività nell'area marina protetta « Penisola del Sinis-isola di mal di Ventre ».

Sara MORETTO (IV) chiede di sottoscrivere, in accordo con la presentatrice, l'interrogazione in titolo, alla cui illustrazione rinuncia.

Il Sottosegretario Roberto MORASSUT, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 4)*.

Sara MORETTO (IV), replicando, ringrazia il sottosegretario per la dettagliata ricostruzione di una vicenda che richiede un delicato equilibrio tra esigenze di tutela dell'ambiente marino e la legittima aspettativa di circa 40 operatori del settore della piccola pesca. Al riguardo, prende positivamente atto della possibilità di esperire un'ulteriore proroga per lo svolgimento di tale attività, che versa in una situazione di estrema difficoltà.

5-03547 Pellicani: Tempi per il completamento delle bonifiche dei SIN, con particolare riguardo all'area di Porto Marghera, e relative risorse.

Nicola PELLICANI (PD), illustra l'interrogazione in titolo, evidenziando che il risanamento dei SIN non è solo un problema di inquinamento e di pulizia dei suoli ma anche e soprattutto un problema di salute. Tiene a sottolineare che l'area di Porto Marghera è di enormi dimensioni, misurando più di 700 ettari, e che si è proceduto alla bonifica solo per una percentuale assai ridotta.

Il Sottosegretario Roberto MORASSUT, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 5)*, ringraziando l'onorevole Pellicani per la presentazione di questo atto di sinda-

cato ispettivo, che consente di fare il punto sul risanamento un'area di grande rilievo tra i vari SIN che interessano il Ministero.

Nicola PELLICANI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta assai articolata, che consente di avere informazioni aggiornate sul marginamento della macro isola, a seguito del quale sarà facilitato il lavoro di scavo dei sedimenti. Ritiene opportuno in ogni caso che il Ministero, insieme con la regione con i soggetti interessati, continui a monitorare la situazione al fine di pervenire ad una sua definizione.

5-03548 Zolezzi: Iniziative per rafforzare la legalità nelle attività di gestione dei rifiuti.

Alberto ZOLEZZI (M5S) rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il Sottosegretario Roberto MORASSUT, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 6)*.

Alberto ZOLEZZI (M5S), replicando, rimarca l'importanza della tematica oggetto dell'interrogazione, non potendosi certo considerare esaurito lo spazio di intervento del legislatore dopo la introduzione dei cosiddetti ecoreati avvenuta nella scorsa legislatura. Prendendo atto della risposta, evidenzia che tuttora risulta che le informative della DIA sulle attività illecite nel settore dei rifiuti non siano effettivamente trasmesse e pertanto non producano quelle conseguenze inibitorie che invece dovrebbero consentire di proteggere maggiormente un segmento economico che – come dichiarato anche dall'ANAC – è forse il più esposto alle infiltrazioni della criminalità, anche organizzata.

5-03549 Cortelazzo: Tempi e modalità di bonifica dei siti inquinati nella regione Campania.

Erica MAZZETTI (FI) rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il Sottosegretario Roberto MORASSUT, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 7)*.

Erica MAZZETTI (FI), replicando, evidenzia come la risposta abbia correttamente inquadrato i problemi ma con altrettanta chiarezza evidenziato come non si siano trovate soluzioni, nonostante ciò costituisca il principale impegno, anche simbolico, del Ministro Costa, data la sua provenienza. Né appare essere stata in alcun modo incisiva l'azione della regione, nella quale il presidente De Luca sarà presto giudicato dagli elettori anche su questo.

Resta da prendere atto come anche in Campania si registri una drammatica carenza di impianti per il trattamento dei rifiuti, da cui inevitabilmente scaturiscono comportamenti dannosi per l'ambiente e la salute umana.

5-03550 Cunial: Sostenibilità ambientale della superstrada pedemontana veneta.

Sara CUNIAL (MISTO), illustra l'interrogazione in titolo, che ha l'obiettivo di attenzionare nuovamente presso il Ministero la superstrada pedemontana veneta. Rileva, inoltre, che il progetto è giustificato da una presunta emergenza traffico, inficiata da una stima già smentita sia dalla Cassa Depositi e Prestiti che da BEI, a seguito della quale aumenterà il livello del pedaggio a più del doppio rispetto a quello attualmente fissato per le autostrade venete. Fa presente, inoltre, che mentre i rischi fanno capo al soggetto pubblico, i guadagni faraonici andranno in capo a soggetti privati ed in particolare al concessionario SIS, che incasserà nei prossimi anni più di tredici miliardi di euro.

Il Sottosegretario Roberto MORASSUT, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 8)*.

Sara CUNIAL (MISTO), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta resa, preannuncia che aggiornerà il NOE che evidentemente non è sufficientemente vicino ai territori colpiti da queste vicende. Ricorda come la superstrada pedemontana veneta sia stata già attenzionata dall'ANAC, dalla BEI e dalla Corte dei conti ed esprime preoccupazione per le infiltrazioni criminali in questa come in altre opere del Veneto, risultante da numerosi documenti ufficiali. La relazione gennaio-giugno 2019 da ultimo presentata dalla Direzione investigativa antimafia dichiara chiaramente come la criminalità organizzata abbia infiltrato la regione, concentrandosi in particolare su tre infrastrutture, una delle quali è proprio la superstrada pedemontana, riuscendo ad ottenere da grandi società edili lavori di subappalto grazie alla appartenenza ai clan.

Vittorio Rizzo, capo della polizia, ha dichiarato che la colonizzazione e il tipo di intervento avviene attraverso le istituzioni.

Ancora, il procuratore nazionale antimafia parla di un radicamento della criminalità organizzata all'interno della regione, in un percorso che le porterà a governarla. Tiene a ricordare che il consorzio SIS, concessionario dell'infrastruttura, è già stato oggetto di una indagine per subappalti ad imprese in odore di mafia, per quanto riguarda il passante metro di Palermo.

Stante tutto ciò, fa presente come i cittadini, oltre a rilevare una certa inerzia delle autorità di controllo e della magistratura locali, si sentano lasciati soli dallo Stato. Auspica pertanto un intervento chiaro e deciso del Ministero dell'ambiente che faccia fronte alle gravi situazioni presenti con riguardo alla superstrada oggetto dell'interrogazione.

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

La seduta termina alle 17.10.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 12 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. – Interviene il sottosegretario di Stato all'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Roberto Morassut.

La seduta comincia alle 17.10.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *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.

5-02306 Grippa: Sussistenza di una competenza statale in materia di valutazione di impatto ambientale relativa al progetto di deviazione del porto canale di Pescara.

Il Sottosegretario Roberto MORASSUT, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 9)*.

Carmela GRIPPA (M5S) ringrazia il sottosegretario per la risposta, della quale si dichiara parzialmente soddisfatta. Auspica che il Ministero dell'ambiente ponga la massima attenzione sulla questione oggetto dell'interrogazione, ricordando che l'agenzia regionale per la tutela dell'ambiente (ARTA) ha voluto, all'interno dei lavori del comitato di coordinamento regionale, che fosse messo a verbale un passaggio nel quale si richiama il parere contrario espresso nel giudizio 3007 del 2019 per la definizione della competenza, statale o regionale. Non comprende perché nel caso di specie non sia necessaria una VIA nazionale, ma sia sufficiente una valutazione di impatto ambientale regionale. In essa infatti non si parla solo di sicurezza ma anche di navigazione e quindi di presenza di barche, il che desta perplessità, nei comitati, nell'ARTA e nei cittadini abruzzesi di cui lei è portavoce. Non vorrebbe infatti che sotto questo

progetto si mascherino altre finalità non condivisibili.

5-02722 Gemmato: Sversamento di reflui di origine fognaria nel fiume Ostone (TA).

Il Sottosegretario Roberto MORASSUT, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 10)*.

Marcello GEMMATO (FDI) nel ringraziare il sottosegretario per la puntuale risposta, si dichiara parzialmente soddisfatto. Ricolda che l'interrogazione origina da denunce di cittadini che hanno voluto difendere uno dei luoghi più belli del Paese e che hanno denunciato situazioni gravi con grande coraggio, per il quale dovrebbero essere ringraziati e supportati maggiormente dalle istituzioni nella loro denuncia.

Risulta grave che attività dannose per l'ambiente siano state svolte da uomini titolari di imprese che avevano ricevuto le autorizzazioni da parte dei comuni. Ma ancora più grave e inaccettabile è il fatto che tali soggetti, dopo le condanne penali, siano di nuovo titolari di attività simili.

5-02757 Mazzetti: Normativa in materia di cessazione della qualifica di rifiuto.

Il Sottosegretario Roberto MORASSUT, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 11)*.

Erica MAZZETTI (FI) ricorda come il tema oggetto dell'interrogazione sia stato più volte all'attenzione della politica, essendo la normativa di riferimento stata oggetto di ben due modifiche nell'arco di un anno, nonché di una apposita indagine conoscitiva in Commissione. Ma soprattutto, essa trova una disciplina nel pacchetto delle direttive dell'Unione europea sull'economia circolare che dovranno avere attuazione nei prossimi mesi e su cui tuttavia il Governo appare procedere molto a rilento.

La questione specifica posta nell'atto di sindacato ispettivo riguarda l'ambito dei rifiuti speciali, inerti, proveniente dal settore delle costruzioni. Ritiene utile evidenziare come vi sono settori economici che hanno già sviluppato una grande capacità di riciclo e recupero del materiale, come avviene ad esempio nel settore tessile, particolarmente sviluppato a Prato, città dalla quale proviene. Prende quindi atto favorevolmente che si vogliano moltiplicare questi cicli e metodi economici virtuosi, anche se ricorda come la ultima modifica della disciplina dell'*end of waste*, necessaria a seguito di una discutibile pronuncia del Consiglio di Stato e di una clamorosamente errata disciplina introdotta per volontà del Movimento 5 Stelle, si è realizzata solo per la caparbia iniziativa delle imprese e delle forze politiche di opposizione.

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

La seduta termina alle 17.35.

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-02816 Muroni: Svolgimento di una gara automobilistica all'interno del parco nazionale del Vesuvio.

ALLEGATO 1

Disposizioni per la valorizzazione della produzione enologica e gastronomica italiana. C. 1682 Brunetta.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La VIII Commissione,

esaminato, relativamente alle parti di propria competenza, la proposta di legge C. 1682 Brunetta, come risultante dagli emendamenti approvati;

valutate favorevolmente le disposizioni di cui agli articoli 1 e 5 per quanto concerne la valorizzazione del patrimonio paesaggistico nonché l'equilibrio e la sostenibilità ambientale delle produzioni;

evidenziata positivamente la disposizione di cui all'articolo 6 che prevede l'attribuzione di un punteggio aggiuntivo per le offerte che prevedono la fornitura o la somministrazione di prodotti tipici della dieta mediterranea,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

Sul rapporto annuale « Infrastrutture strategiche e prioritarie – programmazione e realizzazione », aggiornato al 31 ottobre 2019.

NOTA DI SINTESI

Il presente documento analizza i dati del monitoraggio sullo stato della programmazione e della realizzazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie al 31 ottobre 2019. Il quadro delineato tiene conto, pertanto, dell'evoluzione normativa e delle linee di indirizzo strategico enucleate negli allegati ai documenti di economia e finanza (DEF), che sono stati annualmente trasmessi al Parlamento.

Il Rapporto prende a riferimento una base di dati complessiva che riguarda sia le infrastrutture prioritarie, sia le infrastrutture strategiche non prioritarie per ricomprendere anche le altre opere strategiche ultimate, in corso di esecuzione, in fase di affidamento dei lavori o di progettazione. Il quadro di riferimento comprende, infatti, sia le opere oggetto di monitoraggio inserite nella programmazione delle infrastrutture strategiche nel periodo 2001-2014 sia le opere prioritarie individuate negli allegati ai Documenti di economia e finanza (DEF) 2015, 2017 e 2019.

Anche quest'anno il rapporto dedica una specifica sezione alle dinamiche del mercato delle opere pubbliche, che fornisce un importante strumento per valutare lo stato di avanzamento delle infrastrutture. In particolare, e analizzato l'andamento dei bandi e delle aggiudicazioni in un periodo temporale più vasto che va dal 2014 al 31 ottobre 2019. la scelta di analizzare un orizzonte temporale pluriennale, in linea con le passate edizioni del rapporto, e determinata dalla necessita di disporre di un periodo di riferimento lungo, al fine di confrontare i dati del periodo più recente con quelli precedenti.

Un primo elemento importante che il rapporto registra e la ripresa della spesa per investimenti pubblici che comincia a dare evidenza concreta delle diverse azioni che sono state avviate nelle ultime due legislature: nel 2015 e iniziato il processo di selezione delle opere prioritarie; nel 2016 è entrato in vigore il nuovo Codice dei contratti pubblici; con la legge di bilancio 2017 e stato istituito il fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, avviando il meccanismo per garantire continuità nella messa a disposizione delle risorse per la realizzazione delle opere. A fronte delle ingenti risorse attivate con le leggi di bilancio 2017-2020 e con il superamento del vincolo di bilancio e lo sblocco degli avanzi di amministrazione degli enti locali, permaneva peraltro una significativa difficoltà realizzativa, soprattutto sul piano degli enti territoriali, sulla quale si è cercato di intervenire con diversi interventi legislativi e, da ultimo, con le misure contenute nel decreto-legge n. 32 del 2019 (c.d. decreto « sblocca cantieri »). A seguito di tale complesso quadro di azioni, nel 2016 si registra l'accelerazione della crescita delle progettazioni; nel 2017 ripartono i bandi per la realizzazione delle opere; nel 2018 crescono le aggiudicazioni, e nel 2019 riprendono a crescere gli investimenti. I dati disegnano, quindi, un quadro positivo, non solo sul lato di alcune tipologie di opere di trasporto, ma anche sul lato della spesa per investimenti

che gli enti locali hanno avviato sul territorio (e per la quale specifici finanziamenti sono stati previsti dalle leggi di bilancio 2019 e 2020). I dati del sistema informativo SIOPE della Ragioneria generale dello Stato, relativamente alla spesa dei Comuni, mostrano nei primi dieci mesi del 2019 una crescita della spesa in conto capitale del 16 per cento. È l'inizio di una fase di ripresa che segue la pesante caduta avviatasi a partire dalla crisi nel 2009.

Nei punti di seguito elencati, sono enucleati i principali dati e le principali considerazioni emerse dal lavoro di analisi sull'evoluzione della programmazione e lo stato di avanzamento delle opere e degli interventi in relazione ai vari aggregati di opere monitorati, e dal lavoro di analisi del mercato delle opere pubbliche.

1. Una nuova programmazione attraverso una più stringente selezione delle priorità: confermata e rafforzata l'attenzione per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente.

Il quadro di riferimento del Rapporto prende in considerazione infrastrutture, il cui costo, aggiornato al 31 ottobre 2019, ammonta a 273 miliardi di euro.

Il costo delle opere monitorate risulta in riduzione di circa 44,210 miliardi (-14 per cento) rispetto al costo complessivo delle opere monitorate al 31 maggio 2018 (317,144 miliardi), ed è il risultato, perseguito in un'ottica di più stringente selezione delle priorità infrastrutturali, dell'azzeramento del costo degli interventi non prioritari in project review o da sottoporre a progetto di fattibilità e non finanziati, dell'aggiornamento del costo delle altre infrastrutture strategiche e prioritarie monitorate al 31 maggio 2018 nonché dei nuovi interventi e programmi individuati con il DEF 2019.

Circa l'80 per cento dei 273 miliardi di costi esaminati (219 miliardi) riguarda le cosiddette opere prioritarie nelle quali sono comprese infrastrutture strategiche già programmate prima del 2017 (120 miliardi) e nuovi programmi e interventi prioritari individuati con gli allegati ai DEF 2017 e 2019 (99 miliardi), tra le infrastrutture programmate prima del 2017 si distinguono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 (90,7 miliardi), mentre le nuove priorità riguardano in misura prevalente i « programmi diffusi » per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente in ambito ferroviario (circa 50 miliardi per interventi relativi a sicurezza, ambiente, adeguamento a obblighi di legge, tecnologie per la circolazione e per l'efficientamento) e stradale (circa 23 miliardi per la valorizzazione del patrimonio stradale esistente e per il ripristino e la messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico).

Il restante 20 per cento del costo delle infrastrutture programmate, pari a 53,928 miliardi, e invece riconducibile a opere « non prioritarie » ma inserite nella programmazione delle infrastrutture strategiche, e segnatamente nell'ultimo documento perfezionato sulla base dell'abrogata disciplina sulla programmazione delle infrastrutture strategiche (11° allegato al DEF 2013, approvato con la delibera del CIPE n. 26 del 2014). Il costo delle infrastrutture strategiche non prioritarie monitorate risulta in riduzione di circa 96,877 miliardi (-64 per cento) rispetto al costo complessivo delle opere monitorate al 31 maggio 2018 (150,805 miliardi). Di questi, 93,242 miliardi sono imputabili all'azzeramento del costo e circa 3,635 miliardi all'aggiornamento del costo o al trasferimento di talune infrastrutture strategiche non prioritarie tra le prioritarie a seguito di *project review*.

2. Le risorse disponibili per le opere programmate ammontano a 199 miliardi, di cui 155 miliardi per le opere prioritarie e 44 miliardi per le non prioritarie. Complessivamente il contributo pubblico rappresenta il 78 per cento e quello privato il restante 22 per cento.

Le risorse complessivamente disponibili al 31 ottobre 2019, per la realizzazione delle opere programmate, ammontano a 199 miliardi, il 73 per cento del costo

previsto. Il contributo pubblico rappresenta il 78 per cento (155 miliardi) e quello privato il restante 22 per cento (44 miliardi). Il fabbisogno residuo, necessario per completare le opere programmate, ammonta a 74 miliardi.

I 155 miliardi di risorse disponibili destinate alle infrastrutture prioritarie sono stati alimentati negli ultimi anni anche dal fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), a valere sulla programmazione 2014-2020, dal fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese (istituito dall'articolo 1, comma 140, della legge di bilancio 2017 e rifinanziato dal comma 1072 della legge di bilancio 2018) e dal fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese (istituito dall'articolo 1, comma 95, della legge di bilancio 2019). Il contributo pubblico rappresenta l'82 per cento (127 miliardi) e quello privato il restante 18 per cento (28 miliardi).

Per le infrastrutture non prioritarie, invece, si osserva una copertura finanziaria dell'81 per cento corrispondente a un importo di circa 44 miliardi. Il contributo pubblico rappresenta il 64 per cento (28 miliardi) e quello privato il restante 36 per cento (16 miliardi).

3. La meta circa del costo delle opere prioritarie riguarda interventi in fase di progettazione. I lotti con obbligazioni giuridicamente vincolanti (o.g.v.) rappresenta il 36,5 per cento dei costi di cui il 21 per cento sono lavori in corso, l'11 per cento lavori ultimati e il restante 5 per cento lotti contrattualizzati ma lavori non avviati. Per le 25 opere prioritarie del DEF 2015 i costi per gli interventi in fase di progettazione rappresentano il 23 per cento, i lotti con o.g.v. il 68,5 per cento, di cui il 36 per cento sono lavori in corso, il 24,5 per cento lavori ultimati e il restante 8 per cento lotti con contratto.

Dall'analisi dello stato di avanzamento per lotti riguardanti le infrastrutture prioritarie, al 31 ottobre 2019, emerge che:

il 50 per cento dei costi, pari a circa 109 miliardi, riguarda opere in fase di progettazione. In questo ambito, le ferrovie rappresentano il sistema infrastrutturale di maggiore costo, con circa 69,682 miliardi, il 64 per cento del costo delle priorità individuate con i DEF 2015, 2017 e 2019 in fase di progettazione, dei quali circa 51 miliardi riferiti a nuove priorità individuate con il DEF 2017;

il 21 per cento del costo dei lotti prioritari riguarda lavori in corso. Si tratta di 149 lotti del valore di circa 45,798 miliardi. In questo ambito, sono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 che espongono i maggiori costi, con circa 32,580 miliardi, il 71 per cento degli interventi prioritari con lavori in corso;

i lotti ultimati rappresentano l'11 per cento del costo delle priorità individuate con i DEF 2015, 2017 e 2019. Si tratta di 129 lotti del valore di circa 24,143 miliardi. Anche in questo ambito, sono le 25 opere prioritarie del DEF 2015 che espongono i maggiori costi, con circa 22,200 miliardi, il 92 per cento degli interventi prioritari ultimati;

il 5,5 per cento dei programmi e degli interventi prioritari riguarda lotti in gara o aggiudicati, e segnatamente 22 lotti del valore di circa 11,623 miliardi. I sistemi infrastrutturali con il maggiore costo sono le ferrovie e le strade e autostrade, con circa 10,508 miliardi, il 90 per cento degli interventi prioritari con lotti in gara o aggiudicati;

il 4,5 per cento risulta con contratto, ma i lavori non sono ancora iniziati e il restante 8 per cento riguarda lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto. 4. Il 41 per cento del costo delle opere strategiche non prioritarie riguarda interventi ultimati. I lotti con o.g.v. pesano il 19 per cento e quelli in fase di progettazione il 35 per cento.

Per le infrastrutture strategiche non prioritarie si osserva uno stato di avanzamento più maturo. In questo ambito, tenendo conto della revisione del perimetro operata, l'incidenza dei lotti ultimati e del 41 per cento, circa 22 miliardi, e quello dei lotti con o.g.v. e del 19 per cento, circa 10 miliardi, di cui 9 miliardi relativi a lavori in corso e 1 miliardo a lotti con contratto e lavori non avviati.

L'incidenza dei lotti in fase di progettazione per le infrastrutture non prioritarie e del 35 per cento. In questo ambito, dove una parte dei lotti risulta in fase di revisione progettuale (project review) o da sottoporre a progettazione di fattibilità, si riscontra un elevato fabbisogno finanziario residuo. le disponibilità, infatti, coprono meno del 50 per cento del costo.

I lotti in gara o aggiudicati rappresentano meno dell'1,5 per cento del costo totale e quelli con contratto approvato e in attesa di avviare i lavori meno del 2 per cento. Il restante 3,5 per cento riguarda lotti con contratto rescisso o con uno stato di avanzamento misto.

5. L'analisi per sistema infrastrutturale evidenzia una prevalenza di ferrovie, strade e autostrade sia in relazione alle opere prioritarie che a quelle non prioritarie. In particolare le ferrovie rappresentano il 48 per cento del costo delle infrastrutture prioritarie, le strade il 56 per cento delle opere non prioritarie.

Le infrastrutture prioritarie comprendono opere ferroviarie, stradali, metropolitane, porti, interporti, aeroporti, ciclovie e il Mo.S.E. Il 48 per cento del costo di tali interventi, pari a circa 105 miliardi, riguarda le ferrovie; il 34 per cento strade e autostrade (74 miliardi); il 13 per cento i sistemi urbani (circa 28 miliardi) e in particolare i sistemi di trasporto rapido di massa nelle regioni Piemonte, Lombardia, Toscana, Lazio, Campania e Sicilia (circa 26 miliardi); il 2 per cento gli aeroporti (circa 4 miliardi); l'1 per cento porti e interporti (2,5 miliardi); il 3 per cento il Mo.S.E. (5,5 miliardi) e lo 0,2 per cento le ciclovie.

Le opere non prioritarie includono infrastrutture stradali, ferroviarie, metropolitane, porti, interporti, aeroporti, schemi idrici, reti energetiche ed edilizia pubblica. Il 56 per cento del costo complessivo delle infrastrutture non prioritarie, pari a circa 30 miliardi, riguarda strade e autostrade, specialmente interventi di completamento, ammodernamento e messa in sicurezza delle strade statali e regionali; il 24 per cento ferrovie (circa 13 miliardi); il 5 per cento le infrastrutture dei sistemi urbani (circa 3 miliardi); il 4,5 per cento porti e interporti (2,4 miliardi); il 3 per cento interventi rientranti nel sistema degli schemi idrici (circa 2 miliardi); il 4 per cento le infrastrutture energetiche (2,4 miliardi); meno del 3 per cento aeroporti, edilizia e altre infrastrutture diverse.

6. Per le infrastrutture prioritarie il peso del centro-nord e del 44 per cento e quello di sud e isole del 24,5 per cento. Il restante 31,5 per cento riguarda interventi diffusi. Per le opere non prioritarie il peso del centro-nord e del 61 per cento e quello di sud e isole il 36 per cento, mentre gli interventi diffusi pesano il 3 per cento.

Il 44 per cento del costo delle infrastrutture prioritarie, pari a circa 96 miliardi di euro, e localizzato nelle regioni del centro-nord (dove si concentra il 66 per cento della popolazione). Il 24,5 per cento del costo (circa 54 miliardi) e riconducibile a interventi nelle regioni del sud e nelle isole (in cui risiede il 34 per cento della popolazione). Il restante 31,5 per cento del costo, pari a circa 69 miliardi, riguarda interventi per i quali non è stato possibile ricostruire il dettaglio territoriale, in quanto riferiti, in misura prevalente, ai nuovi « programmi diffusi » per la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, inseriti nei contratti di programma di RFI e di ANAS.

7. Lo stato di attuazione delle infrastrutture prioritarie localizzate nelle regioni del centro-nord è più avanzato di quelle nel sud e nelle isole. Il 69 per cento dei programmi e interventi non ripartibili a livello territoriale e in fase di progettazione.

Il 54 per cento dei lotti prioritari localizzati nelle regioni del centro-nord, circa 51,5 miliardi, riguarda lavori ultimati (circa 13 miliardi), in corso di realizzazione (circa 29 miliardi) o con contratto sottoscritto (poco più di 9 miliardi). nel sud e nelle isole tale percentuale e del 47 per cento, circa 25,4 miliardi (circa 11 miliardi i lotti ultimati, 14 miliardi i lotti in corso e circa 500 milioni i lotti con contratto).

Il 69 per cento del costo dei programmi e interventi non ripartibili a livello territoriale, circa 48 miliardi su un costo totale di 69 miliardi, e in fase di progettazione con un elevato fabbisogno (71,5 per cento).

8. Il mercato delle opere pubbliche continua a crescere: crescono i bandi e le aggiudicazioni.

L'aggiornamento dell'analisi del mercato delle opere pubbliche conferma e accentua nel 2019 la crescita del mercato avviata nella seconda meta del 2017 e l'accelerazione avvenuta nel 2018.

Il motore trainante della ripresa sono i contratti di lavori tradizionali, che analizzati nelle tre fasi della progettazione, delle gare e delle aggiudicazioni mostrano la seguente dinamica, in linea con l'entrata in operatività del nuovo Codice dei contratti pubblici nell'aprile 2016: crescono prima i bandi per la progettazione (2016, 2017 e 2018), compresi quelli BIM, poi i bandi per l'esecuzione dei lavori (2017, 2018 e 2019), e da ultimo le aggiudicazioni dei lavori (2018 e 2019).

9. In forte crescita gli importi per la progettazione di infrastrutture di trasporto che nel 2019 vedono protagonisti i bandi per direzione lavori e coordinamento della sicurezza.

I bandi per servizi di progettazione mostrano una crescita iniziata nel 2013, soprattutto riguardo agli importi, e una accelerazione della crescita a partire dal 2016. In base ai dati sui bandi di servizi di architettura e ingegneria, tra il 2015 e il 2018 i bandi di progettazione sono cresciuti del 95 per cento e l'importo del 355 per cento. Il numero dei bandi passa da 2.623 a 5.122; l'importo da 214 milioni a 973 milioni. nei primi 10 mesi del 2019, rispetto allo stesso periodo del 2018, si osserva un rallentamento del numero di bandi (-9,8 per cento) ma non dell'importo che al contrario continua a crescere (+19,9 per cento).

Nel 2019 prosegue la domanda di servizi di progettazione che prevedono l'utilizzo di metodi e strumenti elettronici di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture, in cui rientra il BIM. Si e passati da circa 30 bandi nel biennio 2015-2016 a 103 bandi nel 2017, e poi a 304 bandi nel 2018, il triplo del 2017. In crescita anche l'importo dei bandi. nel 2018 l'ammontare delle gare di progettazione in BIM e salito a 242 milioni di euro, nel 2017 erano stati 117 milioni. Il trend di crescita dei bandi BIM sembra destinato a consolidarsi nel 2019, considerando che nei primi dieci mesi si osservano tassi di crescita del 20 per cento per numero e importo.

Nella dinamica degli importi sono determinanti gli interventi nel settore dei trasporti. nei primi dieci mesi del 2019 gli importi dei servizi di progettazione per l'insieme delle infrastrutture di trasporto (strade e autostrade, ferrovie e metropolitane, porti, interporti e aeroporti) ammontano a circa 273 milioni di euro (il 31 per cento del valore complessivo del mercato pari a circa 875 milioni di euro), un valore in crescita del 16 per cento rispetto all'ammontare totalizzato nello stesso periodo del 2018 (237 milioni di euro, il 32 per cento del valore totale del mercato pari a 730 milioni) e i protagonisti sono i bandi per l'affidamento della direzione dei

lavori e il coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione.

10. I bandi per la realizzazione di opere pubbliche sono in crescita dal 2017. nel 2019 si rafforza la crescita degli importi spinta dalle grandi opere.

Dalla seconda meta del 2017 la domanda di opere pubbliche cresce sostenuta dagli appalti di sola esecuzione, dagli appalti di costruzione/manutenzione e gestione, nonché dai contratti di partenariato pubblico privato (PPP). l'analisi dei dati annuali sui bandi dell'ultimo quinquennio 2014-2018 evidenzia che il 2018 e l'anno in cui si registrano i valori più alti, con 23.338 procedure dell'importo complessivo a base di gara di 31,7 miliardi, un valore quest'ultimo superiore al valore medio annuo del periodo 2003-2008 (30 miliardi annui), gli anni dei bandi delle grandi opere strategiche della legge obiettivo (Autostrada Asti-Cuneo, Pedemontana Veneta e lombarda, tangenziale Est Esterna di Milano, Quadrilatero Marche-Umbria, macro lotti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, M4 e M5 di Milano, linea C di Roma, tra le principali).

Nei primi 10 mesi del 2019, rispetto allo stesso periodo del 2018, si rafforza la crescita degli importi in gara spinta dalle grandi opere. I tassi di crescita sono del 4 per cento, il numero, e del 48 per cento, l'importo. Quanto alla crescita espansiva degli importi nel 2019 si consideri che l'ammontare totalizzato tra gennaio e ottobre 2019, pari a 33,7 miliardi di euro, e superiore a tutti i valori annui dal 2002 (valori annui simili ma non superiori sono stati raggiunti nel triennio 2003-2005, circa 32,3 miliardi annui). Determinanti, tra gli altri, gli importi dei seguenti bandi: circa 3,3 miliardi per l'affidamento dei 5 lotti TELT per la costruzione del tunnel di base della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario alta velocità Lione-Torino – Cantieri operativi 5, 6/7 e 8 e 3, 4 e 10; 2,2 miliardi per l'affidamento in concessione del Servizio Idrico Integrato nel bacino di affidamento di Rimini, ad esclusione del comune di Maiolo, comprensivo della realizzazione dei lavori strumentali; 1,2 miliardi quale valore degli investimenti previsti nel bando MIT – Dg Strade ed Autostrade – per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A21 Torino-Alessandria-Piacenza, A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, Bretella di collegamento A4/A5 Ivrea-Santhia, la diramazione Torino-Pinerolo e il SATT, nonché la progettazione e l'esecuzione dei lavori finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza delle stesse infrastrutture stradali.

Nel 2019 l'aumento del numero di bandi e trainato dai lavori tradizionali, per i quali si osserva un incremento del 2,3 per cento (da 14.629 a 14.965), dai contratti di PPP che crescono del 3,5 per cento (da 3.131 a 3.241) e dagli appalti di costruzione/manutenzione e gestione (+67,5 per cento, da 409 a 685) sostenuti dai servizi facility management (FM) agli edifici. Riguardo agli importi i lavori tradizionali aumentano del 20,0 per cento (da 16,0 a 19,2 miliardi), i contratti di PPP del 129,9 per cento (da 5,6 a 12,8 miliardi, il valore annuo più alto dal 2002) e gli appalti di costruzione/manutenzione e gestione del 50,3 per cento (da 1,1 a 1,7 miliardi).

11. Si consolida la crescita del numero delle aggiudicazioni.

Le aggiudicazioni di opere pubbliche superiori al milione di euro nel 2018 crescono del 37,9 per cento riguardo al numero e del 39 per cento riguardo agli importi. l'aumento del numero di aggiudicazioni e trainato dai lavori tradizionali, per i quali si osserva un incremento del 41,5 per cento (da 1.153 a 1.631). In crescita del 46,1 per cento le aggiudicazioni di appalti di costruzione/manutenzione e gestione (da 76 a 111) e del 23,4 per cento le aggiudicazioni di contratti di PPP (da 325 a 401). Riguardo all'importo, in forte crescita il valore dei lavori tradizionali aggiudicati (+67,4 per cento). In crescita anche il valore delle aggiudicazioni di appalti di costruzione/manu-

tenzione e gestione (+71,6 per cento). In calo quello dei contratti di PPP (-12,2 per cento).

La crescita delle aggiudicazioni si consolida nel 2019. Il numero di aggiudicazioni di importo superiore a 1 milione di euro cresce del 34,4 per cento, da 1.717 a 2.307 aggiudicazioni. l'incremento e del 38,0 per cento per i lavori tradizionali (da 1.299 a 1.792); del 45,5 per cento per gli appalti di costruzione/manutenzione e gestione (da 88 a 128); del 19,0 per cento per i contratti PPP (da 330 a 387). l'importo complessivo delle aggiudicazioni cresce del 5,5 per cento (da 17,1 a 18,1 miliardi). l'incremento e del 4,1 per cento per i lavori tradizionali aggiudicati e del 19,0 per cento per i contratti PPP. Si riduce del 15,4 per cento il valore delle aggiudicazioni di appalti di costruzione/manutenzione e gestione aggiudicati.

12. Si consolida la crescita della domanda dei Comuni. In forte crescita la domanda dei gestori delle infrastrutture di trasporto.

L'analisi dei bandi del periodo gennaio 2014-ottobre 2019, articolati per gruppi di stazioni appaltanti, evidenzia l'importanza della domanda espressa dai comuni, i principali committenti territoriali e nazionali. Per i comuni nel 2018 si consolida e si rafforza la crescita del mercato, con un incremento del numero dei bandi del 2,8 per cento (da 10.982 bandi a 14.065) e dell'importo del 15,2 per cento (da 5,7 miliardi a 6,6) rispetto al 2017, dopo la crescita dello 0,8 per cento del numero dei bandi e del 9 per cento degli importi registrato nel 2017 rispetto al 2016 (10.173 bandi e 5,3 miliardi). I dati dei primi dieci mesi del 2019 confermano la nuova fase di crescita delle opere pubbliche comunali. Si registrano aumenti del 4,6 per cento del numero dei bandi e del 44 per cento degli importi, rispetto allo stesso periodo del 2018.

Ai gestori di reti, infrastrutture e servizi pubblici nazionali spetta una quota significativa del valore del mercato complessivo delle opere pubbliche, che è cresciuta notevolmente negli ultimi anni per il peso assunto dalle infrastrutture di trasporto (ferrovie, strade e autostrade, sistemi di trasporto rapido di massa, porti, interporti e aeroporti). Si passa da una quota inferiore al 20 per cento negli anni antecedenti il 2016 a una quota media annua superiore al 30 per cento nel quadriennio 2016-2019. nel 2018, per l'insieme dei gestori di reti, infrastrutture e servizi pubblici nazionali si osserva un incremento dei bandi del 2,2 per cento (da 1.015 a 1.037), dopo la contrazione del 3,6 per cento registrata nel 2017 rispetto al 2016. nel 2019 la crescita si rafforza (+3,2 per cento, da 866 a 894 bandi). Riguardo agli importi il 2018 si è chiuso con un calo dell'1 per cento (da 8,8 miliardi a 8,7) a motivo della forte riduzione degli importi dei bandi dei gestori della rete ferroviaria (-34 per cento, da 5,9 miliardi a 3,9), dopo la fase espansiva del 2017. nel 2019, considerando il valore complessivo degli importi in gara nei primi dieci mesi, pari a oltre 10 miliardi, si supera ampiamente sia il valore annuo del 2018 (8,7 miliardi) che tutti i valori annui degli anni 2000, se si esclude quello del 2004 (11,1 miliardi). Determinanti alcuni lotti strategici e prioritari relativi al collegamento ferroviario Lione-Torino, alla linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona, all'itinerario ferroviario Napoli-Bari, alla terza corsia autostradale nel tratto Firenze-Pistoia, alla Gronda di Genova.

13. In crescita le piccole, le medie e le grandi opere.

Dall'analisi delle procedure di affidamento monitorate, tra gennaio 2014 e ottobre 2019, articolate per classi di importo ed escludendo i bandi di importo non segnalato, risulta che l'82 per cento dei bandi riguarda opere piccole di importo pari o inferiore a 1 milione di euro, mentre l'88 per cento degli importi riguarda opere medie e grandi di importo superiore.

Per le opere piccole si osserva una crescita a partire dal 2017, con un numero

di bandi incrementato del 14,3 per cento (da 12.038 bandi a 13.762) e un importo aumentato del 23,5 per cento (da 2,5 miliardi a 3,1). la crescita delle piccole opere si consolida e si rafforza nel 2018 (+26,3 per cento il numero dei bandi; +28,8 per cento l'importo) e prosegue nel 2019 con minore intensità (+0,1 per cento il numero dei bandi; +8,4 per cento gli importi).

Per le opere medie – che nell'intero periodo rappresentano quote del 17 per cento, per numero di bandi, e del 51 per cento, per importo, del mercato delle opere pubbliche al netto dei bandi di importo non segnalato – si osserva un trend simile a quello osservato per le piccole opere. la ripresa ha inizio nel 2017, con un numero di bandi aumentato del 27,1 per cento (da 1.998 bandi a 2.540) e un importo aumentato del 27,0 per cento (da 9,7 miliardi a 12,3), la crescita si consolida e si rafforza nel 2018 (+36,2 per cento il numero dei bandi; +42,6 per cento l'importo) e prosegue nel 2019 con minore intensità (+11,8 per cento il numero dei bandi; +8,6 per cento gli importi).

Anche le grandi opere di importo superiore a 50 milioni di euro – che nell'intero periodo rappresentano quote dello 0,4 per cento, per numero di bandi, e del 37 per cento, per importo, del mercato delle opere pubbliche al netto dei bandi di importo non segnalato – a partire dal 2017 crescono. Il miglior risultato riguardo al valore economico, contrariamente a quanto rilevato per le opere di minore importo, e raggiunto nei primi dieci mesi del 2019. Si tratta di 16,2 miliardi, un valore record mai raggiunto prima. tale valore e composto per il 40 per cento da appalti di lavori tradizionali (circa 6,6 miliardi) e per il 60 per cento (9,7 miliardi) da contratti di PPP o appalti misti di costruzione/manutenzione e gestione.

14. La crescita coinvolge tutto il territorio, nelle regioni del centro-nord e forte la spinta delle grandi opere.

L'aggregazione dei bandi per area geografica, considerando che una parte dei bandi non e riconducibile a una delle due aree geografiche individuate, evidenzia per il centro-nord una dinamica di progressiva crescita del numero dei bandi, con percentuali superiori al 10 per cento tra il 2015 e il 2018. Per quanto riguarda gli importi, il *trend* di crescita si interrompe nel 2016 (- 18,8 per cento rispetto al 2015) e riprende nel 2017 (+15,3 per cento, da 13,1 a 15,1 miliardi) per poi proseguire e rafforzarsi nel 2018 (+40,6 per cento, da 15,1 a 21,3 miliardi) e nei primi dieci mesi del 2019 (+52,8 per cento, da 6,4 a 7,2 miliardi).

Per quanto riguarda il sud e le isole, i dati evidenziano una contrazione del mercato tra il 2014 e il 2017. nel 2018 il mercato riparte, con aumenti del 18,7 per cento, riguardo al numero di bandi (da 5.426 a 6.439), e del 67,8 per cento riguardo agli importi (da circa 5,4 a 9 miliardi). nei primi dieci mesi del 2019 la crescita si consolida, con aumenti dell'11,4 per cento, per numero di bandi, e del 12,4 per cento, per importo.

ALLEGATO 3

5-03545 Lucchini: Emergenza idrica nel territorio della provincia di Chieti.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento alle questioni poste, occorre evidenziare, preliminarmente, che, secondo quanto riferito dalla regione Abruzzo, per quanto attiene alla pianificazione degli interventi e dei fabbisogni infrastrutturali per il Servizio Idrico Integrato della provincia di Chieti, sono stati definiti i programmi degli interventi inseriti nelle programmazioni 2007-2013, 2014-2020, e nella prossima programmazione in corso di definizione.

Più in particolare, gli interventi oggetto di finanziamento pubblico, sulla base delle priorità e criticità evidenziate dal Gestore SASI e dall'Ente di Governo d'Ambito rientrano tra gli Interventi FSC 2007/2013, Interventi Masterplan, Interventi decreto Sblocca Italia e Interventi da economie ex Agensud, per un totale di 11,5 mln di euro. La Regione ha, inoltre, segnalato di aver ricevuto, il 10 febbraio scorso, il nulla osta del competente Ministero infrastrutture e trasporti all'utilizzo delle economie del Programma Sblocca Italia, per un totale di euro 6.9 milioni per il completamento dell'intervento già previsto nel suddetto Programma per un importo di 1.6 milioni quale stralcio di un progetto complessivo di 8.5 milioni di euro « Sostituzione, adeguamento e ottimizzazione delle reti idriche comunali nel comprensorio territoriale dell'Avello per i Comuni di Guardiagrele, Orsogna [...]) » come da previsioni della DGR Abruzzo n. 312/2015.

La Regione ha, inoltre, richiesto ad ERSI e SASI il dettaglio tecnico e finanziario degli interventi utili a risolvere la criticità determinatasi nel comprensorio del Vastese, ricevendo, al riguardo, il quadro interventi ma non ancora lo studio di fattibilità tecnico-economica complessivo ed un quadro finanziario con i possibili stralci funzionali ipotizzabili.

Fermo restando quanto fin qui esposto, si rappresenta la piena disponibilità del Ministero dell'ambiente, previa richiesta ufficiale della regione Abruzzo, a convocare un tavolo inter-istituzionale che preveda la partecipazione dell'ARERA, oltre che di tutti i soggetti interessati, finalizzato ad individuare gli eventuali interventi di natura infrastrutturale e gestionale necessari per risolvere la situazione di severità idrica venutasi a creare. Si evidenzia che la presenza dell'Autorità di regolazione è fondamentale, essendo stata posta in essa la responsabilità di individuare – sentiti le Regioni e gli enti locali interessati, sulla base delle programmazioni esistenti nonché del monitoraggio sull'attuazione dei piani economici finanziari dei gestori – l'elenco degli interventi necessari ed urgenti relativi alla sezione « acquedotti » del « Piano nazionale di interventi nel settore idrico », di cui all'articolo 1, comma 516 e successivi, della legge n. 205 del 2017.

ALLEGATO 4

5-03546 Fregolent: Esclusione di 13 unità di pesca dall'operatività nell'area marina protetta « Penisola del Sinis-isola di mal di Ventre ».

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento alle questioni poste, in via preliminare si precisa che le modifiche apportate al decreto ministeriale del 7 dicembre 2016 sono state oggetto di un'attenta valutazione da parte del Ministero dell'ambiente, suffragata dal parere tecnico-scientifico espresso da ISPRA nel 2107, soprattutto per quel che concerne le conseguenze che le stesse innovazioni avrebbero potuto comportare per le Aree marine protette, considerato il possibile aumento della capacità di prelievo della risorsa. Finora la vigenza del limite di lunghezza dei 12 metri ha consentito di gestire le capacità di prelievo in maniera sostenibile.

Alla luce di tali valutazioni il Ministero dell'ambiente, nel novembre 2019, ha comunicato ai soggetti gestori che le disposizioni previste dal recente provvedimento del MIPAAF non trovano applicazione nelle Aree marine protette considerato, peraltro, che le stesse concernono espressamente la campagna di pesca del tonno rosso per l'anno 2019.

Relativamente all'area marina « Penisola del Sinis – Isola di Mal di Ventre » deve evidenziarsi che, per l'esercizio della pesca, alle imbarcazioni con lunghezza superiore ai 12 metri, in data 28 febbraio 2018, era stata concessa una deroga con scadenza il 31 dicembre 2018, in modo da consentire l'adeguamento sia della lunghezza fuori tutto delle unità da pesca sia della licenza per l'esercizio della pesca costiera locale. Alla scadenza del termine, nessuna imbarcazione aveva provveduto ad adeguarsi e quindi era stata concessa dal Ministero dell'ambiente, nel febbraio 2019, una proroga a carattere straordinario fino al termine ultimo del 31 agosto 2019. Prima della scadenza di tale ulteriore termine il soggetto gestore ha richiesto una modifica al Regolamento di esecuzione e organizzazione dell'Area marina in questione per consentire l'attività di pesca alle imbarcazioni oltre i 12 metri « fino ad esaurimento », cioè alla cessazione dell'attività. Tale richiesta, di contenuto derogatorio ancora più ampio e non sostenibile rispetto al sistema delle Aree marine protette, non ha potuto trovare esito favorevole.

Nell'ottobre 2019 il Ministero aveva comunque espresso l'avviso che, ove le unità da pesca interessate avessero formalmente attestato che la loro attività avrebbe avuto termine entro il 31 dicembre 2020, sarebbe stata valutata la possibilità di una deroga in via ultimativa fino alla suddetta data.

Alla luce delle considerazioni esposte, si evidenzia che il Ministero dell'ambiente ha tenuto in debito conto gli aspetti socio-economici legati alle attività di pesca di tali imprese che, d'altra parte, essendo titolate a svolgere la loro attività fuori dell'Area marina protetta, in questo periodo di deroga, hanno potuto operare in entrambi gli ambiti.

ALLEGATO 5

5-03547 Pellicani: Tempi per il completamento delle bonifiche dei SIN, con particolare riguardo all'area di Porto Marghera, e relative risorse.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento alle questioni poste, preme precisare, in via preliminare, che i valori del 16 per cento per la matrice suolo/sottosuolo e del 11 per cento per la matrice acque sotterranee si riferiscono ai procedimenti di bonifica conclusi in relazione alla specifica matrice ambientale e alla destinazione d'uso dell'area interessata, sulla base dell'accertamento, validato dall'ARPA, dell'assenza di superamenti delle concentrazioni soglia di contaminazione (CSC) o dell'assenza di superamenti delle concentrazioni soglia di rischio (CSR). Per quanto riguarda i valori del 69 per cento per la matrice suolo/sottosuolo e del 66 per cento per la matrice acque sotterranee, si sottolinea che la Città Metropolitana di Venezia trasmette periodiche relazioni di aggiornamento inerenti lo stato di avvio e avanzamento dei lavori di bonifica. Da tali relazioni emerge che i lavori previsti dalla maggior parte dei progetti di bonifica approvati risultano avviati.

Con riferimento agli interventi che comprendono opere di marginamento unitamente ad opere di drenaggio e collettamento verso il depuratore di Fusina delle acque di falda inquinate, si rappresenta che l'attuale stato dei marginamenti è pari ad una lunghezza complessiva di circa 42 chilometri; tratti realizzati: oltre il 90 per cento (circa 38 chilometri realizzati).

Inoltre, nell'ambito del « Protocollo d'Intesa per l'attuazione del Patto per lo sviluppo della Città di Venezia », siglato il 31 gennaio 2017 dal Ministero dell'ambiente e comune di Venezia, è stato delineato il seguente cronoprogramma per la chiusura delle macroisole « Fusina » e « Nuovo Petrolchimico »: i lavori relativi alla sponda Alcoa potranno essere iniziati nel 2020; la conclusione dei lavori della sponda ENEL, compreso il collaudo, è prevista per il 2023; la conclusione dei lavori della sponda Darsena della Rana, compreso il collaudo, è prevista per il 2023. I suddetti tratti sono di competenza della regione del Veneto, la quale ha dichiarato di essere attualmente in grado di far fronte agli impegni assunti nell'ambito dell'Accordo di Programma del 16 aprile 2012, grazie alle risorse messe a disposizione dal Ministero dell'ambiente, che consentono la copertura finanziaria degli interventi in questione.

Si segnala, infine, che le risorse ministeriali attualmente disponibili per la realizzazione delle opere di marginamento delle macroisole ricomprese nel SIN ammontano a oltre 102 milioni di euro. Le suddette risorse, saranno disciplinate in un Accordo di Programma in corso di definizione e assicurano la copertura finanziaria degli interventi di marginamento in capo alla regione del Veneto e all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Risultano ancora da programmare da parte della regione oltre 10,7 milioni di euro a valere sullo stanziamento ministeriale di cui al decreto ministeriale n. 468/01, pari a complessivi euro 76.931.206,25 già nella disponibilità della regione.

ALLEGATO 6

5-03548 Zolezzi: Iniziative per rafforzare la legalità nelle attività di gestione dei rifiuti.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento alle questioni poste, preme precisare, in via preliminare, che, per quanto concerne l'eventuale inserimento nell'articolo 84, comma 4, del decreto legislativo n. 159 del 2011 delle fattispecie di reato relative alla gestione dei rifiuti, le situazioni relative ai tentativi di infiltrazione mafiosa che danno luogo all'adozione dell'informazione antimafia interdittiva sono desunte, come previsto dalla lettera *a)* dello stesso comma 4, anche dalla sussistenza dei delitti di cui all'articolo 51, comma 3-*bis* del codice di procedura penale. Tale norma richiama i reati di competenza della Direzione Distrettuale Antimafia, tra i quali il reato di cui all'articolo 260 del codice dell'ambiente (traffico illecito di rifiuti), ora totalmente trasposto nel nuovo articolo 452-*quaterdecies* del codice penale (« Attività organizzate per il traffico illecito di rifiuti »), che è, quindi, indirettamente già incluso nello stesso articolo 84. Pertanto i Prefetti, nonostante il reato stesso non risulti espressamente contemplato, qualora la sussistenza di tale fattispecie criminosa emerga nel corso delle verifiche antimafia, effettuano ulteriori, approfonditi accertamenti.

Si segnala, inoltre, che per consolidata giurisprudenza del Consiglio di Stato, il delitto di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006 costituisce fattispecie in sé bastevole a giustificare l'emissione dell'informativa, poiché il disvalore sociale e la portata del danno ambientale connesso al traffico illecito di rifiuti rappresentano, già da soli, ragioni sufficienti a far valutare con attenzione i contesti imprenditoriali nei quali sono rilevati, in quanto oggettivamente esposti al rischio di infiltrazioni di malaffare che hanno caratteristiche e modalità di stampo mafioso.

Quanto alla legge 6 novembre 2012, n. 190 la stessa prevede – per le attività imprenditoriali maggiormente esposte al rischio di infiltrazione mafiosa – l'acquisizione dell'informazione antimafia « indipendentemente dalle soglie stabilite dal codice di cui al decreto legislativo n. 159 del 2011 ». Il successivo comma 53 indica, poi, le attività maggiormente esposte a rischio di infiltrazione mafiosa, identificandole in quelle che si occupano di: trasporto di materiali a discarica per conto di terzi; trasporto, anche transfrontaliero, e smaltimento di rifiuti per conto terzi; estrazione, fornitura e trasporto di terra e materiali inerti; confezionamento, fornitura e trasporto di calcestruzzo e di bitume; noli a freddo di macchinari; fornitura di ferro lavorato, noli a caldo, autotrasporti per conto terzi, guardiania dei cantieri.

Il Ministero dell'interno ha, infine, segnalato che presso lo stesso opera il Gruppo Interforze Centrale per il Monitoraggio e le Bonifiche delle Aree Inquinate (G.I.M.B.A.I.), che svolge compiti di monitoraggio ed analisi delle informazioni concernenti, tra l'altro, le verifiche antimafia e i risultati dei controlli effettuati presso i luoghi interessati dall'emergenza ambientale.

ALLEGATO 7

5-03549 Cortelazzo: Tempi e modalità di bonifica dei siti inquinati nella regione Campania.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento alle questioni poste, va premesso che nel 2016, ravvisata la necessità di assicurare il completamento, senza soluzione di continuità, degli interventi finalizzati al superamento della situazione emergenziale, anche in un contesto di necessaria prevenzione da possibili situazioni di pericolo per la pubblica e privata incolumità, è stata emessa apposita Ordinanza di protezione civile (n. 425) per favorire e regolare il subentro della regione Campania nelle iniziative finalizzate alla messa in sicurezza e bonifica delle aree di Giugliano in Campania (Napoli) e Laghetti di Castelvolturno (Caserta). Tale Ordinanza ha individuato, pertanto, la regione Campania quale Amministrazione competente al coordinamento delle attività necessarie al completamento delle iniziative finalizzate alla messa in sicurezza e bonifica delle aree predette; il dott. Mario Pasquale De Biase, già Commissario delegato, è individuato quale responsabile delle iniziative finalizzate al subentro della regione nel coordinamento degli interventi integralmente finanziati e contenuti in rimodulazioni dei piani già approvati alla data di adozione della medesima Ordinanza. In data 23 agosto 2019, è stata emessa un'ulteriore Ordinanza di protezione civile (n. 604) che, al fine di favorire e regolare il subentro della regione nelle iniziative di messa in sicurezza e bonifica delle aree in questione, prorogava la contabilità speciale intestata al Commissario Delegato al 16 dicembre 2019, per provvedere alla conclusione delle attività previste.

Fermo restando quanto esposto, ai fini della gestione ordinaria delle attività già avviate dalla gestione commissariale, la regione Campania, con Delibera n. 20 del 18 gennaio scorso, ha provveduto ad individuare l'unità operativa dirigenziale « Gestione delle attività relative alle discariche e dei flussi della F.U.T. », presso la « Struttura di missione per lo smaltimento dei RSB », quale ufficio deputato ad assicurare la continuità delle attività già svolte dal Commissario; ha dato, inoltre, mandato all'unità operativa dirigenziale « Bonifiche » di fornire ogni più ampio supporto.

Onde garantire la risoluzione delle problematiche connesse alla prosecuzione delle attività di messa in sicurezza e bonifica già avviate, si segnala, altresì, che sono in corso interlocuzioni tra il Dipartimento della Protezione Civile e gli altri soggetti interessati.

Per quanto concerie, infine, lo stato di avanzamento delle opere di bonifica, si segnala che, con riferimento alla discarica Ex Resit di Giugliano, i lavori di bonifica risultano completati nel luglio 2019 e la discarica risulta messa in sicurezza; in merito alla discarica in località Masseria del Pozzo, è attualmente in verifica finale il progetto esecutivo I Stralcio; in merito alla discarica Novambiente s.r.l. si è in attesa di ricevere il progetto esecutivo; in merito, infine, all'area denominata San Giuseppiello è in corso la riqualificazione ambientale mediante l'applicazione di un progetto pilota di ricerca.

ALLEGATO 8

5-03550 Cunial: Sostenibilità ambientale della superstrada pedemontana veneta.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento alle questioni poste, si rappresenta che il Comando Carabinieri per la tutela ambientale di Treviso, territorialmente competente, ha evidenziato di non avere ricevuto alcuna richiesta di indagine da parte della competente Autorità giudiziaria per accertare e riscontrare eventuali illeciti di natura ambientale che sarebbero stati commessi nella costruzione dell'opera infrastrutturale in argomento. Quanto al presunto ritrovamento di amianto presso il « Bosco della Speranza » nel comune di Altivole, il NOE ha precisato che il Tribunale di Treviso ha revocato l'ordinanza di sospensione dei lavori emessa a seguito dell'istanza presentata da un coltivatore residente nella zona, ed ha disposto la ripresa delle attività con condanna dell'istante alla rifusione delle spese del procedimento.

Per quanto concerne l'inquinamento di aria ed acqua verificatosi in Vallugana, il NOE ha precisato, altresì, che l'evento risale all'ottobre del 2019, allorquando una centralina mobile collocata da ARPAV per il rilevamento delle polveri PM10 a Malo, nei pressi del cantiere della galleria di servizio del tratto della superstrada Pedemontana Castelgomberto-Malo, aveva rilevato lo sforamento della media giornaliera dei PM10 pari a 61 $\mu g/m^3$. Il NOE ha sottolineato che tale superamento era in linea con i valori registrati quel giorno da altre analoghe postazioni presenti nella provincia di Vicenza in considerazione delle particolari condizioni climatiche che avevano caratterizzato quella giornata.

Quanto alla formazione di una voragine nei pressi del cantiere, il NOE ha comunicato la mancanza di ogni collegamento con il procedimento penale conseguente alla morte di un operaio nel cantiere di Malo, avvenuta nell'aprile del 2016, precisando che, per tale procedimento, la Procura della Repubblica di Vicenza ha disposto, di recente, la chiusura delle indagini preliminari e richiesto il rinvio a giudizio di 14 indagati per il reato di omicidio colposo.

La regione del Veneto, da parte sua, ha precisato che il progetto approvato si compone anche di un progetto di monitoraggio che ha imposto verifiche puntuali. Il responsabile ambientale, nominato dal Concessionario, si attiene strettamente a quanto prescritto dal piano di monitoraggio e trasmette i dati risultanti con relazioni trimestrali. La regione, nell'ambito della propria funzione di alta sorveglianza, sovrintende affinché vengano svolte tutte le attività di cui al progetto di monitoraggio, coadiuvata da ARPAV.

Fermo restando quanto esposto, si rassicura, comunque, che il Ministero dell'ambiente continuerà a svolgere la propria attività di monitoraggio, senza ridurre in alcun modo il livello di attenzione sulla tematica in argomento.

ALLEGATO 9

5-02306 Grippa: sussistenza di una competenza statale in materia di valutazione di impatto ambientale relativa al progetto di deviazione del porto canale di Pescara.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento alle questioni poste e relative al procedimento Verifica di assoggettabilità a V.I.A. (VA) avviato su proposta dell'Azienda regionale attività produttive (A.R.A.P.), relativamente all'intervento « Masterplan Abruzzo – Deviazione del Porto Canale di Pescara », preliminarmente si osserva che il Ministero dell'ambiente non ha ricevuto alcuna istanza per l'avvio della procedura di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale).

Di contro, l'istanza di valutazione di assoggettabilità (VA) è stata presentata alla regione Abruzzo dall'A.R.A.P. il 6 settembre: 2018 per essere sottoposta alla procedura Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. (articolo 19 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni e integrazioni).

La regione Abruzzo ha ritenuto opportuno sottoporre il progetto al Comitato di Coordinamento Regionale per la V.I.A. (CCR-VIA), al fine di valutare l'ammissibilità e la correttezza della tipologia di opere come considerate dall'A.R.A.P.

Il Comitato di Coordinamento Regionale, ai fini della definizione della procedura di VA, ha invitato il proponente a precisare, anche mediante la presentazione di documenti integrativi, se l'intervento ricada all'interno delle previsioni di cui all'allegato IV alla Parte II del decreto legislativo n. 152 del 2006 e, in particolare, nelle seguenti categorie:

punto 7, lettera *n)*: opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare;

punto 8, lettera *t)*: modifiche o estensioni di progetti di cui all'Allegato III o all'Allegato IV, già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'Allegato III).

Nel dicembre 2018 le integrazioni presentate dal proponente sono state nuovamente sottoposte al CCR-VIA che ha richiesto ulteriori chiarimenti ai fini della definizione della procedura di valutazione di impatto ambientale, posto che, ove fosse stata confermata la riconducibilità delle opere alla declaratoria di cui all'allegato II-*bis* della Parte II, sarebbe stato necessario attivare la procedura di competenza statale.

In data 14 maggio 2019 l'A.R.A.P. ha presentato nuovi documenti (Rev. Aprile 2019) dai quali si evince che l'esecuzione delle opere di banchimento viene stralciata ed il progetto revisionato si basa esclusivamente sulle opere già iniziate dal Provveditorato alle opere pubbliche, ovvero:

interventi integrativi per il pennello di foce che riveste, secondo il tecnico progettista, una importanza basilare per la sicurezza della navigazione, nonché per le opere successive di deviazione del porto canale di Pescara;

interventi sulla scogliera soffolta rafforzandola ed elevandola fino al radicamento a terra.

Gli interventi predisposti dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna erano rivolti a contenere l'insabbiamento della darsena commerciale e dell'imboccatura del porto canale.

Nell'integrazione alla Relazione tecnica, datata giugno 2019, il proponente ha precisato che, acclarata la necessità di posticipare nel tempo l'effettiva deviazione del porto canale, lo scopo delle opere progettate è quello di perfezionare gli interventi già attuati contribuendo al miglioramento sensibile delle condizioni di sicurezza della navigazione, delle condizioni ambientali con intercettazione dei sedimenti marini a monte della foce fluviale evitando la miscelazione degli stessi con i limi del fiume Pescara, nonché delle condizioni di intercettazione e deflusso del plume fluviale.

Infine, il Comitato di Coordinamento Regionale, nella seduta del 6 giugno 2019, a maggioranza, con l'astensione del rappresentante di A.R.T.A, ha espresso parere favorevole con prescrizioni, circa gli interventi integrativi e modificativi presentati dal proponente e ha stabilito che il progetto debba essere sottoposto a verifica di assoggettabilità regionale, « considerato che, nell'insieme, le opere non possono essere ritenute ancora un "molo guardiano", come definito nel Piano Regolatore Portuale, e che sono quindi configurabili nel punto 8, lettera *t)* dell'Allegato IV alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 ».

Tanto premesso, si rassicura che il Ministero dell'ambiente continuerà a tenersi informato circa le opere previste dal progetto e lo stato di avanzamento degli interventi.

ALLEGATO 10

5-02722 Gemmato: sversamento di reflui di origine fognaria nel fiume Ostone (TA).

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento alle questioni poste, si premette che la depurazione e, conseguentemente, la gestione degli impianti, si inserisce nel Servizio Idrico Integrato (S.I.I.) composto appunto da acquedotto, fognatura e depurazione; la normativa di settore, in particolare l'articolo 149, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006, affida agli Enti di Governo d'ambito – in sede di predisposizione e/o aggiornamento del Piano d'Ambito – il compito di condurre le seguenti attività:

ricognizione delle infrastrutture;

programmazione degli interventi;

redazione piano economico finanziario.

Per le implicazioni conseguenti ad una corretta attuazione del SII, il Ministero dell'ambiente è particolarmente attento al suo processo di riordino e sta monitorando l'*iter* di riorganizzazione nelle diverse regioni.

La regione Puglia con legge regionale n. 9 del 2011 ha individuato un Ambito unico regionale e ha costituito l'AIP, Autorità Idrica Pugliese, soggetto rappresentativo dei Comuni Pugliesi.

È in corso di redazione il Piano di Ambito da utilizzare per l'affidamento a regime della gestione del SII, a scadenza della gestione della società Acquedotto Pugliese s.p.a. prevista per il 31 dicembre 2021. Dall'ultima ricognizione condotta dal Ministero, alcuni comuni risultano inadempienti per non aver ceduto opere ed infrastrutture afferenti al SII al gestore unico; tra questi, non rientra il comune di Lizzano.

In riferimento al caso specifico, già nel 2010 era stata rilevata una anomala torbidità dell'acqua del mare antistante la zona costiera della Marina di Lizzano, determinata da fioritura algale conseguente all'immissione in mare, attraverso i Canali Mascia e Ostone, di elevate percentuali di nutrienti (azoto e fosforo), provenienti dai reflui dell'impianto di depurazione consortile dei comuni di Lizzano, Fragagnano e San Marzano di San Giuseppe.

Al riguardo, il comune di Lizzano, nel 2012 e, successivamente, nel 2013, aveva emesso Ordinanze contingibili e urgenti (Ordinanze n. 28 del 28 maggio 2012 e n. 28 del 13 maggio 2013) che stabilivano di « convogliare, in deroga alla normativa vigente, le acque, provenienti da detto impianto, nella falda acquifera del sottosuolo, riversandole nel punto accessibile più vicino ».

Il Ministero dell'ambiente, con una specifica nota del giugno 2013 indirizzata alla regione Puglia, alla provincia di Taranto, ai Comuni di Lizzano, Fragagnano e San Marzano di San Giuseppe, all'Arpa Puglia e, per conoscenza, alla Procura della Repubblica di Taranto, aveva chiesto alle suddette Amministrazioni di intervenire in autotutela nei confronti delle Ordinanze in questione.

La normativa nazionale di settore (decreti legislativi n. 152 del 2006 e n. 30 del 2009), in linea con le indicazioni comunitarie (direttiva comunitarie 2000/60 e 2006/118), stabilisce un espresso divieto di scarico diretto nelle acque sotterranee e nel sottosuolo.

Il Ministero evidenziava, inoltre, come l'obiettivo di eliminare l'eccessiva proliferazione algale provocata dall'immissione in mare di elevate percentuali di azoto e fosforo non doveva essere raggiunto convogliando le acque reflue del depuratore consortile di Lizzano nella falda acquifera del sottosuolo.

Infatti, tale comportamento, associato anche alle particolari caratteristiche geologiche della regione Puglia, ha come unico risultato reale compromissione delle falde acquifere con un aggravio dell'aspetto igienico sanitario e danno ambientale.

Più di recente, il comune di Lizzano, a seguito della segnalazione di uno sversamento anomalo presso la foce del canale « Ostone », ha attivato l'ARPA Puglia e la ASL affiche fossero attivati i dovuti controlli.

Il 2 agosto 2019, in particolare, il comune di Lizzano ha richiesto all'Arpa Puglia, all'Acquedotto Pugliese, all'Autorità Idrica di Bacino, all'ASL, al Consorzio Stornara e Tara, alla regione e alla provincia e alle Associazioni ambientaliste, di conoscere la situazione delle acque della foce del fiume Ostone in modo da prevenire e reprimere ogni forma di reato ambientale.

Il 6 agosto 2019 l'ARPA e la Goletta Verde di Lega Ambiente hanno effettuato le analisi delle acque presso la foce del Canale Ostone, dalle quali è emerso che sia le acque di mare che quelle alla foce dell'Ostone non evidenziano problematiche di natura igienico-sanitaria-ambientale.

I dati ufficiali di Arpa Puglia, dell'Acquedotto Pugliese e della Lega Ambiente-Goletta Verde hanno indicato che le acque sono salubri e limpide sia a monte (cioè all'uscita del depuratore consortile) che alla foce del canale Ostone.

II 29 ottobre 2019 A.R.PA Puglia ha comunicato di aver eseguito in data 30 agosto scorso un ulteriore sopralluogo presso gli stessi siti e di aver eseguito dei prelievi di campioni di acqua di mare in corrispondenza della foce del Canale Ostone e dello specchio acqueo antistante lo stabilimento « Bahia del Sol » da cui non sono emersi valori critici rispetto ai principali parametri previsti per le acque-marino costiere.

Il comune ha precisato che, in seguito ad ulteriori segnalazioni inerenti il colore « scuro » delle acque registratosi alla foce del canale Ostone, in particolare, nelle ore più calde della giornata, in data 3 settembre 2019, in corrispondenza dei lidi in oggetto, è stato eseguito il campionamento dei punti di monitoraggio previsti per la balneazione.

In entrambi i casi, i parametri Enterococchi intestinali ed Escherichia coli sono risultati conformi ai valori limite definiti nel decreto ministeriale 30 marzo 2010 (Allegato A).

Successivamente, nel mese di ottobre 2019, si sono tenuti degli incontri tra i rappresentanti istituzionali dei comuni consorziati di Fragagnano e San Marzano di San Giuseppe per affrontare le problematiche relative alle diverse segnalazioni da parte dell'AQP di sversamenti anomali all'interno della rete pubblica di fognatura nera.

Il 29 ottobre 2019 è stata emessa l'ordinanza n. 93 di divieto di scarico nella rete fognaria.

Tali attività, di concerto con i comuni consorziati nella gestione del depuratore, sono state inserite nell'ambito delle misure previste a tutela del SIC « Posidonieto – Isola di San Pietro – Torre Canneto » nel territorio del comune di Lizzano, al largo della costa.

In relazione alle vicende giudiziarie di cui si accenna nell'interrogazione, da informazioni assunte dal Ministero della giustizia si rende noto che uno dei procedimenti penali ha condotto all'emissione di un decreto penale di condanna per illecito sversamento di liquami fognari.

Alla luce di quanto espresso il Ministero continuerà a mantenere elevata l'attenzione sulla questione, affinché gli Enti interessati si adoperino per trovare una soluzione alle problematiche finora illustrate.

ALLEGATO 11

5-02757 Mazzetti: Normativa in materia di cessazione della qualifica di rifiuto.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento alle questioni poste, inerenti, in particolare, la definizione dei provvedimenti volti a stabilire i criteri per la cessazione della qualifica di rifiuto, si segnala che l'articolo 14-*bis* della legge n. 128 del 2019 del 2 novembre 2019 ha modificato l'articolo 184-*ter* del decreto legislativo n. 152 del 2006 che disciplina la cessazione della qualifica di rifiuto.

La nuova disposizione normativa prevede, tra l'altro, che, in mancanza di criteri specifici adottati con i decreti ministeriali, le autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni di recupero ai sensi dell'articolo 184-*ter* siano rilasciate o rinnovate nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della predetta Direttiva nonché sulla base dei criteri specificatamente elencati al comma 3 del medesimo articolo 184-*ter*. Inoltre, è previsto un sistema di controlli a campione successivi al rilascio dei provvedimenti autorizzatori, che coinvolge l'Autorità competente, l'ARPA, l'ISPRA e il Ministero dell'ambiente.

Inoltre, ai fini del rispetto dei principi di trasparenza e di pubblicità, è istituito presso il Ministero dell'ambiente il Registro nazionale per la raccolta delle autorizzazioni rilasciate e delle procedure semplificate concluse ai sensi della predetta norma.

Si rappresenta, a tal proposito, che le Autorità competenti, al momento del rilascio, comunicano al Ministero dell'ambiente i nuovi provvedimenti autorizzatori emessi, riesaminati e rinnovati nonché gli esiti delle procedure semplificate avviate per l'inizio di operazioni di recupero di rifiuti.

Le modifiche normative intervenute si pongono nell'ottica di fornire elementi di certezza agli operatori del settore della gestione dei rifiuti nonché di semplificare e agevolare l'attuazione di un sistema di « economia circolare » nel rispetto del quadro normativo eurounitario.

È indispensabile, infatti, incentivare l'attuazione di politiche che favoriscano le procedure per assicurare l'effettività dell'istituto dell'EoW, il cui scopo principale 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. L'obiettivo principale dell'istituto dell'*End of Waste*, disciplinato dall'articolo 6 della Direttiva 2008/98/Ce, è proprio quello di consentire ai materiali risultanti da processi di riciclaggio o di recupero di essere nuovamente introdotti sul mercato ed essere in grado di competere con le materie prime vergini.

La recente modifica normativa consentirà, dunque, nelle more dell'emanazione dei decreti ministeriali, meccanismi di *End of Waste* immediatamente operativi, dettati ovviamente nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 6 della predetta direttiva 2008/98, che permetteranno di non procrastinare ulteriormente la realizzazione dell'economia circolare, l'affermazione della società del recupero e del riciclo, la riduzione del conferimento in discarica dei rifiuti come richiesto dall'Unione europea.