

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Sulla programmazione dei lavori	135
Disposizioni per il completamento del processo di regionalizzazione della gestione dei servizi pubblici di navigazione nei laghi Maggiore, di Garda e di Como. C. 650 Butti (<i>Esame e rinvio</i>)	135
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	137
COMITATO RISTRETTO:	
Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo. C. 2006 Fogliani, C. 2866 Gariglio, C. 3239 Ficara	137

SEDE REFERENTE

Mercoledì 4 maggio 2022. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA.

La seduta comincia alle 15.

Sulla programmazione dei lavori.

Paolo FICARA, *presidente*, comunica che l'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, nella riunione del 21 aprile scorso ha deliberato di integrare il programma dei lavori della Commissione del mese di maggio con l'esame della proposta di legge C. 650, di iniziativa del deputato Butti, recante disposizioni per il completamento del processo di regionalizzazione della gestione dei servizi pubblici di navigazione nei laghi Maggiore, di Garda e di Como.

Disposizioni per il completamento del processo di regionalizzazione della gestione dei servizi pubblici

di navigazione nei laghi Maggiore, di Garda e di Como.

C. 650 Butti.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Gianluca ROSPI, *relatore*, fa presente che la proposta di legge in esame inerisce alla gestione dei servizi pubblici di navigazione sui tre principali laghi del Settecentrione d'Italia: il lago Maggiore (collocato al confine tra Piemonte e Lombardia, nelle province, rispettivamente, di Novara e Verbania-Cusio-Ossola e di Varese); il lago di Como (collocato in Lombardia, nelle province di Como e Lecco); il lago di Garda (collocato sui confini tra Lombardia, Veneto e Provincia autonoma di Trento, nelle province, rispettivamente, di Brescia, Verona e Trento).

L'obiettivo principale che si vuole conseguire con tale proposta di legge è trasferire la gestione dei servizi pubblici di navigazione sui predetti laghi in capo alle

regioni territorialmente interessate. Ad oggi, infatti, la gestione è ancora di competenza governativa, come disponeva la prima legge che ha disciplinato la materia, e cioè la legge n. 614 del 1957.

Da allora, non sono mancate previsioni legislative che prevedevano il trasferimento delle funzioni e dei compiti dal MIMS alle regioni: in tal senso, ricorda il decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 sul decentramento delle funzioni amministrative dallo Stato agli enti locali e il decreto legislativo n. 422 del 1997, di attuazione della legge delega cosiddetta « Bassanini », specificamente riferita al decentramento delle funzioni nel settore del trasporto pubblico locale.

I relativi progetti di attuazione si sono, tuttavia, sempre arenati. Il motivo per cui i tentativi di trasferire la gestione alle regioni sono falliti risiede sostanzialmente nella difficoltà di procedere al relativo risanamento tecnico-economico. La legge, infatti, subordina la regionalizzazione del servizio all'avvenuto risanamento della gestione da parte dello Stato e prescrive che sul piano di risanamento tecnico-economico debba essere raggiunta l'intesa con le regioni territorialmente interessate. Tale intesa non è mai stata raggiunta e, secondo la relazione illustrativa presentata dai proponenti, il motivo risiede nella difficoltà di raggiungere un accordo sull'ammontare di risorse statali da destinare a tale risanamento.

Anche negli ultimi anni non sono mancate iniziative in entrambi i rami del Parlamento, volte a dare un nuovo impulso al procedimento: nella XVI legislatura, l'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato ha svolto un'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alla navigazione lacuale; la Commissione Trasporti della Camera, nel corso di questa legislatura e precisamente nel 2019, ha svolto un ciclo di audizioni informali nel corso dell'esame della risoluzione n. 7-00002 (Fidanza). Tale risoluzione non è stata approvata.

In tale contesto si inserisce la presente proposta di legge, il cui articolato si struttura in larga misura come un cronopro-

gramma. Al riguardo è utile consultare anche il *dossier* del Servizio Studi in cui è riportata una tabella riepilogativa. Nel testo è prevista, infatti, una serie di scadenze entro le quali da un lato lo Stato, e per esso il MIMS, e dall'altro le regioni devono porre in essere gli atti volti all'effettiva attuazione del trasferimento, come previsto dal combinato disposto del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 e del decreto legislativo n. 422 del 1997.

L'articolo 1 dispone che il processo di regionalizzazione della gestione dei servizi pubblici di navigazione nei laghi Maggiore, di Garda e di Como si compia entro dodici mesi dall'entrata in vigore della legge in esame. A tal fine, è previsto che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile proceda, in via prioritaria ed acquisendo l'intesa del Ministero dell'economia e delle finanze, ai seguenti adempimenti: *a*) aggiornamento del piano di risanamento tecnico-economico per l'individuazione ed il reperimento delle risorse necessarie per portare a compimento il processo di regionalizzazione; *b*) sottoscrizione di un accordo con le regioni interessate per disciplinare l'esercizio delle funzioni e delle competenze ad esse trasferite dalla gestione governativa; *c*) sottoscrizione di un accordo di programma con le medesime regioni per determinare l'entità delle risorse finanziarie in conto capitale e in conto esercizio e la loro ripartizione; *d*) trasferimento dei beni al soggetto regionale cui compete la gestione del servizio.

Per l'individuazione di tale gestore, la disposizione contiene un rinvio al successivo articolo 3, a mente del quale le regioni interessate dal processo di regionalizzazione della gestione provvedono alla costituzione, da un lato, di tre società di capitali (una per ogni bacino lacuale) e, dall'altro, di una *holding* di gestione delle stesse, con la precisazione che è a quest'ultima che sono trasferiti i beni e le risorse finanziarie che costituiscono la dotazione della gestione. La costituzione di tutti i nuovi soggetti giuridici deve avvenire entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

L'articolo 2 stabilisce che, sulla base dei dati emersi dall'aggiornamento del piano di risanamento tecnico-economico, e sempre entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede al risanamento tecnico-economico della gestione.

Per far fronte agli oneri relativi, il Ministero utilizza le risorse ad esso assegnate dall'Allegato 1 al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 luglio 2017, alla voce a) «trasporti, viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie», che risultano allo stato complessivamente pari ad oltre 17 miliardi di euro per gli anni 2020-2032. Con tale decreto e con l'annesso Allegato si è proceduto alla ripartizione, tra i vari Ministeri e per i diversi interventi da finanziare, del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 140, della legge di bilancio 2017 (legge n. 232 del 2016).

Un ulteriore adempimento posto in capo alle regioni dall'articolo 4 è l'adeguamento delle rispettive normative in materia di navigazione lacuale al contenuto della presente legge – adeguamento da realizzare nei centottanta giorni successivi alla data di entrata in vigore della legge stessa.

Una disciplina specifica è dedicata, all'articolo 5, alla gestione del servizio di navigazione sul lago Maggiore, stante il suo carattere transfrontaliero. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, infatti, il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale deve avviare una negoziazione con i competenti organi della Confederazione svizzera, al fine di procedere alla revisione e

all'adeguamento al contenuto della presente legge della Convenzione che disciplina la navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano, sottoscritta il 2 dicembre del 1992 e resa esecutiva in Italia dalla legge n. 19 del 1997.

Infine, l'articolo 6 dispone che, per il primo biennio successivo all'avvenuto trasferimento della gestione del servizio alle regioni, lo Stato continua a destinare a tali regioni le risorse finanziarie già previste a legislazione vigente a favore dei servizi pubblici di navigazione lacuale.

Paolo FICARA, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.05.

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

Mercoledì 4 maggio 2022.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.05 alle 15.15.

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 4 maggio 2022.

Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo.

C. 2006 Fogliani, C. 2866 Gariglio, C. 3239 Ficara.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 15.15 alle 15.25.