

RESOCONTO STENOGRAFICO

563

SEDUTA DI LUNEDÌ 13 SETTEMBRE 2021

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE MARIA EDERA SPADONI

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO 1 - 16

Missioni.....1	del lavoro (Approvato dal Senato) (A.C. 3257) (Discussione).....2
PRESIDENTE.....1	PRESIDENTE.....2
Annunzio della presentazione di disegni di legge di conversione e loro assegnazione a Commissioni in sede referente.....1	(Discussione sulle linee generali - A.C. 3257).....2
PRESIDENTE.....1	PRESIDENTE..... 2, 6, 8, 10, 12, 14
Disegno di legge: S. 2329 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, recante misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela	DE GIROLAMO Carlo Ugo (CI).....12
	NOBILI Luciano (IV).....10
	POLVERINI Renata (FI).....6
	ROMANO Andrea, <i>Relatore per la IX Commissione</i>2

N.B. Il RESOCONTO SOMMARIO è disponibile on line già nel corso della seduta, alla pagina "Resoconti" del sito della Camera dei deputati. Il Resoconto Sommario è corredato di collegamenti ipertestuali verso il Resoconto Stenografico (*Vedi RS*) ed ai documenti di seduta (*Vedi All. A*).

I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

N.B. MOVIMENTO 5 STELLE: M5S; LEGA - SALVINI PREMIER: LEGA; PARTITO DEMOCRATICO: PD; FORZA ITALIA - BERLUSCONI PRESIDENTE: FI; FRATELLI D'ITALIA: FDI; ITALIA VIVA: IV; CORAGGIO ITALIA: CI; LIBERI E UGUALI: LEU; MISTO-MAIE-PSI-FACCIAOECO: M-MAIE-PSI-FE; MISTO-NOI CON L'ITALIA-USEI-RINASCIMENTO ADC: M-NCI-USEI-R-AC; MISTO: MISTO; MISTO-L'ALTERNATIVA C'È: MISTO-L'A.C'È; MISTO-CENTRO DEMOCRATICO: MISTO-CD; MISTO-MINORANZE LINGUISTICHE: MISTO-MIN.LING.; MISTO-AZIONE-+EUROPA-RADICALI ITALIANI: MISTO-A-+E-RI.

ROTELLI Mauro (FDI).....	8
<i>(Repliche - A.C. 3257)</i>	14
PRESIDENTE.....	14
Interventi di fine seduta	15
PRESIDENTE.....	15
LAPIA Mara (MISTO-CD).....	15
Ordine del giorno della prossima seduta	15
PRESIDENTE.....	15

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE
MARIA EDERA SPADONI

La seduta comincia alle 14.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.

Invito il deputato segretario a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

FRANCESCO SCOMA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 2 agosto 2021.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.
(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Ascani, Bergamini, Boschi, Brescia, Brunetta, Cancelleri, Carfagna, Casa, Castelli, Cavandoli, Cirielli, Colletti, Davide Crippa, D'Incà, Dadone, Daga, Delmastro Delle Vedove, Di Stefano, Fassino, Gregorio Fontana, Ilaria Fontana, Franceschini, Frusone, Gallinella, Garavaglia, Gava, Gelmini, Giachetti, Giacomoni, Giorgetti, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Iovino, Liuni, Lollobrigida, Loreface, Losacco, Macina, Maggioni, Mandelli, Marattin, Molinari, Molteni, Morelli, Mulè, Mura, Nardi, Nesci, Occhiuto, Orlando, Paita, Parolo, Pastorino, Perantoni, Rampelli, Ribolla, Rizzo, Rotta, Ruocco, Sasso, Scalfarotto, Serracchiani, Carlo Sibia, Silli, Sisto, Tabacci, Vignaroli, Zanettin

e Zoffili sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

I deputati in missione sono complessivamente 76, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza, che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna (*Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna*).

Annunzio della presentazione di disegni di legge di conversione e loro assegnazione a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. Il Ministro per i Rapporti con il Parlamento, con lettera in data 10 settembre 2021, ha presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge, che è stato assegnato, ai sensi dell'articolo 96-*bis*, comma 1, del Regolamento, in sede referente, alle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti):

“Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali” (3278) – *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VI, VII, X, XI, XII, XIII e XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Il suddetto disegno di legge, ai fini dell'espressione del parere previsto dal comma 1 del predetto articolo 96-bis, è stato altresì assegnato al Comitato per la legislazione.

Il Ministro per i Rapporti con il Parlamento, con lettera in data 10 settembre 2021, ha presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge, che è stato assegnato, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 1, del Regolamento, in sede referente, alla XII Commissione (Affari sociali):

“Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 122, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza da COVID-19 in ambito scolastico, della formazione superiore e socio sanitario-assistenziale" (3279) – *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VII (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento) e XI e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Il suddetto disegno di legge, ai fini dell'espressione del parere previsto dal comma 1 del predetto articolo 96-bis, è stato altresì assegnato al Comitato per la legislazione.

Discussione del disegno di legge: S. 2329 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, recante misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro (Approvato dal Senato) (A.C. 3257).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato, n. 3257: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, recante misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro.

(Discussione sulle linee generali – A.C. 3257)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Il presidente del gruppo parlamentare MoVimento 5 Stelle ne ha chiesto l'ampliamento. Le Commissioni IX (Trasporti) e XI (Lavoro) si intendono autorizzate a riferire oralmente.

Ha facoltà di intervenire il relatore per la Commissione trasporti, deputato Andrea Romano.

ANDREA ROMANO, *Relatore per la IX Commissione.* Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 3257, che iniziamo a discutere oggi, di conversione del decreto-legge n. 103 del 2021, che illustro anche a nome della collega Murelli della Commissione lavoro, tocca due grandi temi: la salvaguardia di Venezia e la tutela del lavoro. La questione dell'ingresso delle grandi navi nelle acque veneziane - come è noto - è oggetto ancora oggi di un confronto molto forte, perché si tratta di un tema complicato e molto impegnativo, soprattutto a causa della minaccia che le cosiddette grandi navi rappresentano per Venezia. È un tema su cui la politica italiana ha acceso i riflettori da anni, nella comune consapevolezza che sia indispensabile trovare una soluzione capace di rispondere, al contempo, a due esigenze insopprimibili: da un lato, quella di salvaguardare una città che è patrimonio insostituibile dei veneziani, di tutto il nostro Paese ma anche, ovviamente, dell'intera umanità e, dall'altro, l'esigenza, parimenti insopprimibile, di salvaguardare la portualità veneziana che è parte fondamentale della storia e dell'identità della città di Venezia ma anche dell'intero sistema portuale italiano. È un sistema, quello portuale italiano, che, se fosse privato del polo veneziano, o se vedesse quel polo marginalizzato, ricaverebbe danni inaccettabili sotto il profilo del nostro interesse nazionale, della nostra capacità commerciale, dei livelli occupazionali dell'area veneziana e della stessa forza delle nostre infrastrutture. Per

questo, l'urgenza di rispondere a queste due esigenze, diverse e parimenti insopprimibili, muove da un assunto condiviso - io credo - da tutta la politica italiana ormai da anni, quello di difendere Venezia da un gigantismo navale che non solo è estraneo alla storia e alla natura di questa città ma che rappresenta una minaccia per la salvaguardia del patrimonio culturale e artistico, ovviamente un patrimonio ineguagliabile, che Venezia rappresenta. Su questo io credo che siamo tutti d'accordo e lo siamo ormai da anni. Lo siamo anche senza aspettare la riproposizione, per certi versi periodica e anche a volte violenta, dell'emergenza "grandi navi", che la cronaca ci ripropone periodicamente, come è avvenuto ad esempio nel luglio del 2019, quando un'enorme nave da crociera, la *Costa Deliziosa*, rischiò di sbattere contro la riva Sette Martiri, sollevando una nuova ondata di legittima indignazione nel nostro Paese. Rispetto a questo obiettivo condiviso e rispetto, dunque, all'indignazione che progressivamente richiama l'attenzione del mondo - non solo dell'Italia - sulla minaccia che il gigantismo navale rappresenta per la storia e per il futuro di Venezia, il provvedimento che oggi iniziamo a discutere compie - io credo - un passo in avanti significativo: avviare finalmente la transizione verso una soluzione che protegga Venezia da quella minaccia, senza mettere a repentaglio la forza economica e commerciale del polo portuale veneziano. Credo che si tratti della strada giusta per chiudere la stagione dell'indignazione - che è stata ed è necessaria ma che, come sempre, non è sufficiente - e parimenti avviare la transizione verso la soluzione più efficace e quindi porre le basi perché quella soluzione sia realizzata rapidamente e in via definitiva, superando una volta per tutte la minaccia del gigantismo navale, senza alcun danno per il futuro economico e commerciale di Venezia, del Veneto e di tutto il nostro Paese. La relazione governativa riferita a questo disegno di legge di conversione evoca la necessità di bilanciare appunto due insiemi di interessi.

Ricordo che la scorsa primavera il

Parlamento è stato impegnato nella conversione del decreto-legge n. 45 del 2021, il cui articolo 3 prevedeva lo svolgimento di un concorso di idee per l'elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica volti alla realizzazione e alla gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia, utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri che siano di stazza lorda superiore a 40 mila tonnellate e dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici, anche tenendo conto delle risultanze di eventuali studi già esistenti.

Il decreto- legge in esame, come modificato dal Senato, si compone di 9 articoli, gli ultimi 2 dei quali inerenti rispettivamente alla copertura finanziaria degli articoli 1 e 2 e all'entrata in vigore. Le disposizioni del disegno di legge relative alla salvaguardia di Venezia restano orientate, rispettando in larga parte l'impianto originario del provvedimento adottato dal Governo, su 3 versanti. In via di sintesi, il primo è quello degli articoli 1 e 2, che ineriscono alla limitazione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia. A tal fine, le vie urbane d'acqua Bacino di San Marco, Canale di San Marco e Canale della Giudecca di Venezia sono dichiarate monumento nazionale, ai sensi del decreto legislativo n. 42 del 2004, il cosiddetto codice dei beni culturali, e in queste vie d'acqua è fatto divieto di transito per le imbarcazioni che abbiano una delle seguenti caratteristiche: stazza lorda superiore a 25 mila tonnellate, lunghezza dello scafo al galleggiamento superiore a 180 metri, altezza della linea di galleggiamento, il cosiddetto *air draft*, superiore a 35 metri, con esclusione delle navi a propulsione mista vela-motore, e, inoltre, l'impiego di combustibile in manovra con contenuto di zolfo uguale o superiore allo 0,1 per cento.

Il comma 3 dell'articolo 1 prevede una compensazione, per un importo complessivo di 30 milioni di euro per il 2021, per le compagnie di navigazione, specialmente quelle crocieristiche, per le perdite dovute al sopravvenuto divieto di transito, e, a tal

fine, istituisce un apposito Fondo nello stato di previsione del MIMS. Il Fondo è volto anche a compensare il gestore dei *terminal* di approdo interessati dal divieto di transito e i soggetti esercenti servizi connessi all'attività dei medesimi *terminal*. A tal fine, sono stanziati 5 milioni di euro per il 2021 e 22,5 milioni di euro per il 2022.

Il comma 4, secondo le modifiche approvate dal Senato, incrementa di 5 milioni di euro per l'anno 2021 e di 10 milioni di euro per l'anno 2022 il Fondo sociale per l'occupazione e la formazione, al fine di assicurare un sostegno economico al reddito - ove non sia possibile far ricorso agli strumenti già previsti a legislazione vigente - dei lavoratori impiegati in attività incise dal divieto di transito.

Il comma 5 dispone che la competente Autorità di sistema portuale possa procedere alla revisione del piano economico-finanziario della concessione rilasciata al gestore del *terminal* di approdo.

Inoltre, ai sensi dell'articolo 2, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale è nominato commissario straordinario per l'adozione delle misure conseguenti al nuovo regime di transito. Misure che consistono in: *a)* realizzazione di punti di attracco temporanei non superiori a cinque nell'area di Marghera destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri che siano di stazza lorda pari o superiore a 25 mila tonnellate; *b)* manutenzione dei canali esistenti; *c)* interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

Il presidente dell'Autorità di sistema, come commissario straordinario, potrà avvalersi di subcommissari in numero massimo di due. In base alle modifiche approvate dal Senato, tra l'altro, l'esecuzione degli interventi dovrà avvenire previa valutazione di impatto ambientale, secondo quanto previsto dalla normativa in materia, garantendone la coerenza con le indicazioni del Piano morfologico e ambientale della laguna di Venezia, che dovrà essere aggiornato entro il 31 dicembre di

quest'anno.

Il Senato ha, inoltre, inserito nel testo disposizioni relative all'efficacia giuridica dei progetti delle diverse opere, nonché all'adempimento, da parte del commissario straordinario, dell'obbligo di riferire al Ministero, e conseguentemente al Parlamento, sull'attività svolta.

Sempre nell'ottica di bilanciamento e compensazione, nel corso dell'esame al Senato è stato approvato un emendamento, che è ora il comma 4-*quater* dell'articolo 2, volto ad accelerare la realizzazione degli interventi per la salvaguardia della laguna di Venezia nell'intero territorio comunale, e pertanto a ripartire, per gli anni dal 2020 al 2024, le risorse di cui al decreto-legge cosiddetto Sblocca cantieri (decreto-legge n. 32 del 2019), già peraltro previste nella legge di bilancio per il 2018. Il Senato ha, inoltre, approvato un emendamento, che ora è all'articolo 2-*bis*, che concede, *una tantum*, per l'anno 2022 un credito d'imposta, nella misura massima del 60 per cento dell'ammontare del canone dovuto per tale anno, alle imprese concessionarie sui beni del demanio marittimo e della navigazione interna funzionali all'esercizio dell'attività di trasporto di passeggeri con navi minori in acque lagunari. L'onere finanziario per tale punto è previsto in un milione di euro per il 2022.

Circa la quantificazione e la copertura finanziaria degli articoli 1 e 2, l'articolo 5 ne ravvisa la necessità finanziaria in complessivi 229,5 milioni di euro, ripartiti tra il 2021 e il 2026.

Passando, infine, alla parte relativa alle misure di sostegno al lavoro e all'impresa, l'articolo 3 consente alle imprese con un numero di lavoratori dipendenti non inferiore a mille, che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale, di accedere al trattamento di integrazione salariale con causa COVID-19, per una durata massima di ulteriori 13 settimane, fruibili fino al 31 dicembre 2021, nel limite di spesa di 21,4 milioni di euro nel 2021. Al riguardo, ricordo che per i trattamenti ordinari

di integrazione salariale con causale COVID-19, che presuppongono la sospensione o la riduzione dell'attività lavorativa per eventi riconducibili all'emergenza epidemiologica, non è dovuto da parte del datore di lavoro alcun contributo addizionale. Ai sensi del comma 2, la fruizione del beneficio è condizionata alla preclusione, per il medesimo periodo, dell'avvio delle procedure di licenziamento collettivo e dei licenziamenti per giustificato motivo oggettivo. Per i licenziamenti per giustificato motivo oggettivo sono altresì sospese le procedure in corso. Le preclusioni e le sospensioni non si applicano nei casi di cessazione dell'attività di impresa, di fallimento e di contratto collettivo aziendale stipulato dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, di incentivo alla risoluzione del rapporto di lavoro. In tale ultimo caso, come precisato dal comma 3, ai lavoratori spetta l'indennità di disoccupazione cosiddetta NASpI. Come precisato dalla relazione tecnica, la norma interessa circa 4 mila lavoratori dipendenti dall'Ilva-ArcelorMittal.

Il comma 4-*bis* reca l'autorizzazione all'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa SpA -Invitalia a sottoscrivere ulteriori apporti di capitale e a erogare finanziamenti in conto soci nel limite massimo di 705 milioni di euro al fine di assicurare la continuità del funzionamento produttivo dell'impianto siderurgico di Taranto della società Ilva SpA. Agli oneri derivanti dalla disposizione per l'importo, appunto, di 705 milioni di euro si provvede a valere sulle risorse disponibili in conto residui destinate originariamente alla costituzione di una società di trasporto aereo controllata direttamente dallo Stato o da una società a prevalente partecipazione pubblica, anche indiretta.

La società Invitalia, inoltre, autorizzata alla costituzione di una società con capitale sociale determinato entro un limite massimo pari a 70 milioni di euro allo scopo di condurre le analisi di fattibilità finalizzate alla realizzazione e alla gestione di un impianto per

la produzione del cosiddetto acciaio preridotto. Alla società in questione non si applica la disciplina sulle società a partecipazione pubblica di cui al testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, il decreto legislativo n. 175 del 2016. L'articolo 3-*bis*, introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, prevede la destinazione di 10 milioni di euro per l'anno 2021 nell'ambito delle risorse già stanziare per il programma denominato "Garanzia di occupabilità dei lavoratori", GOL, in favore dell'accesso ai servizi di supporto per la ricollocazione professionale dei lavoratori dipendenti di aziende che siano state poste in procedura fallimentare o in amministrazione straordinaria o che siano stati collocati in cassa integrazione guadagni straordinaria per cessazione dell'attività aziendale.

L'articolo 3-*ter*, anch'esso introdotto nel corso dell'esame al Senato, reca norme di interpretazione autentica della disciplina legislativa contenuta nella legge n. 199 del 2016, relativa agli accordi provinciali di riallineamento retributivo nel settore agricolo e ai relativi accordi aziendali di recepimento.

L'articolo 4 reca novelle all'articolo 43-*bis* del decreto-legge n. 109 del 2018, al fine di prorogare al 2022 l'efficacia della disposizione che per gli anni 2020 e 2021 ha previsto l'esonero dal pagamento delle quote di accantonamento del TFR relative alla retribuzione persa a causa della riduzione oraria o della sospensione del lavoro e del contributo di licenziamento per le società sottoposte a procedura fallimentare o in amministrazione straordinaria che abbiano usufruito, nell'anno precedente a quello di riferimento, di un trattamento straordinario di integrazione salariale ai sensi dell'articolo 44 del decreto-legge n. 109 del 2018. L'estensione temporale in oggetto è concessa nel limite di spesa complessivo di 16 milioni di euro per l'anno 2022. Infine, dalla relazione tecnica risulta che i lavoratori potenzialmente interessati da questa disposizione sono circa 3 mila.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire la rappresentante del Governo, sottosegretaria Bini, che si riserva di farlo in una fase successiva.

È iscritta a parlare la deputata Polverini. Ne ha facoltà.

RENATA POLVERINI (FI). Presidente, colleghi, sottosegretario, questo decreto, come avete ovviamente già ascoltato, interviene su due tematiche tra loro distinte: una, è la tutela delle acque della Laguna di Venezia, l'altra riguarda una serie di misure volte alla tutela del lavoro. Anche l'onere finanziario complessivo del provvedimento, come sappiamo, non è trascurabile: ai circa 250 milioni di euro stanziati fino al 2026 per gli interventi che riguardano Venezia si aggiungono i 21 della Cassa integrazione, i 10 delle misure per la ricollocazione professionale, per arrivare ai 705 milioni per il funzionamento dell'Ilva di Taranto, e gli ulteriori 70 milioni per la costituzione di una *newco* che, sempre nell'ambito del settore siderurgico, si occupi della produzione del cosiddetto preridotto.

È un provvedimento che si presenta come estremamente ponderoso dal punto di vista finanziario e, sotto questo profilo, mal si attaglia a quella categoria dei decreti varati a cavallo dell'estate che vengono esaminati, in prima lettura, a ridosso della chiusura estiva e, poi, come avviene ora, in seconda lettura, a ridosso del termine ultimo per la loro conversione. Come detto, nel decreto-legge ci sono interventi di natura molto diversa tra loro, alcuni dei quali erano oggettivamente necessari e urgenti, oltre che condivisibili, mentre per altri si riscontra una certa carenza o sul fronte della necessità e dell'urgenza oppure, nel merito, della condivisibilità.

Partendo dalle misure relative alla Laguna di Venezia, dal 1° agosto scorso non è più possibile per le navi da crociera entrare nella laguna stessa, nel percorso così come era conosciuto finora, quindi, lungo il canale della Giudecca e nel bacino di San Marco. In alternativa è stata adottata una soluzione

provvisoria che consentirà comunque alle navi da crociera di raggiungere approdi temporanei nell'area di Marghera. Questi approdi, però, al momento non esistono - e, qui, c'è un primo aspetto di criticità -, e dovranno essere realizzati entro il 2026. A tal fine, si è prevista la nomina a commissario straordinario del presidente dell'Autorità del sistema portuale. Inoltre, le vie urbane d'acqua del bacino di San Marco, canale di San Marco e canale della Giudecca di Venezia sono state dichiarate monumento nazionale per meglio garantirne la tutela ambientale, storica ed artistica.

Sulle misure adottate per Venezia, Forza Italia, nel corso dell'esame al Senato, ha espresso alcune perplessità e riserve in relazione a parte di queste misure. Questa stessa posizione non possiamo che ribadire anche qui alla Camera, perché, se sulla tutela di Venezia come ineguagliabile patrimonio dell'umanità tutti siamo d'accordo, allo stesso tempo, riteniamo che l'economia della città e, soprattutto, i suoi lavoratori debbano essere adeguatamente tutelati. Se la salvaguardia artistica e ambientale di Venezia tramite il divieto di accesso delle grandi navi nel canale della Giudecca non era differibile, questo decreto-legge risolve la questione della sicurezza della città, ma non è la migliore soluzione per l'economia di Venezia e per i suoi lavoratori. Su questo ultimissimo aspetto, le misure a sostegno dei lavoratori di Venezia, nutriamo molte e diverse perplessità: sono pochi solo sei mesi ed insufficienti le risorse stanziati per il 2021 per adeguare le strutture. Difficilmente il Porto di Marghera potrà essere già parzialmente operativo nel 2022 e si rischia che altri porti diventino un'alternativa definitiva, non solo provvisoria, tagliando fuori tantissimi settori economici del veneziano. Il Governo dovrà vigilare affinché i lavoratori del settore siano effettivamente tutelati dalle inevitabili conseguenze negative prodotte dall'esclusione delle grandi navi da crociera. Il decreto, purtroppo, stanziava 5 milioni per il 2021 e 5 milioni per il 2022 per i lavoratori non coperti con gli strumenti già previsti a

legislazione vigente per il sostegno al reddito, incrementati, ora, grazie all'azione emendativa parlamentare. Purtroppo, però, la platea non è ben definita e i criteri e le modalità di utilizzo delle risorse sono definitivi con decreto ministeriale.

Per quanto riguarda le misure a tutela del lavoro, gli interventi più rilevanti riguardano l'Ilva di Taranto. Il decreto, nel suo testo originario, aveva già previsto lo stanziamento di 21 milioni di euro per finanziare 13 settimane di Cassa integrazione COVID, utilizzabili entro il 31 dicembre di quest'anno, a favore dei 4 mila lavoratori dipendenti dell'Ilva e di Arcelor Mittal. Il capitolo Ilva si è poi ulteriormente e quantitativamente ampliato con una serie di disposizioni inserite nel corso dell'esame in Senato. Il nuovo comma 4-*bis* dell'articolo 3 autorizza l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA -Invitalia a sottoscrivere ulteriori apporti di capitali e ad erogare finanziamenti in conto soci, nel limite massimo di 705 milioni di euro, per assicurare la continuità del funzionamento produttivo dell'impianto siderurgico di Taranto della società Ilva SpA.

Inoltre, sempre Invitalia viene autorizzata alla costituzione di una società con capitale sociale determinato nell'ambito di un limite massimo pari a 70 milioni di euro, al fine di condurre le analisi di fattibilità finalizzate alla realizzazione e alla gestione di un impianto per la produzione del cosiddetto preridotto che, detto molto in sintesi, consiste in un ferro spugnoso ottenuto riducendo *pellet* di ossido di ferro.

Che l'Ilva di Taranto costituisca un problema da risolvere e di fronte al quale non possiamo voltarci dall'altra parte, facendo finta di non vedere, è fuori discussione; che su queste misure vi sia la condivisione di Forza Italia che al Senato ha contribuito in maniera attiva ad approvarle è altrettanto scontato; allo stesso tempo, però, vorrei soffermarmi brevemente su una veloce considerazione di merito che consegno alla riflessione del Governo. Norme che stanziavano 700 milioni da un lato e 70 milioni

dall'altro per la costituzione di una *newco* non finiscono dentro un decreto perché qualche parlamentare presenta un emendamento; si chiedono pareri e contro pareri alla Ragioneria generale dello Stato, che arrivano puntualmente negativi, per disposizioni da un milione di euro; figuriamoci se possono passare norme come queste che, tra l'altro, per quanto riguarda i 700 milioni, trovano la copertura su una materia estremamente delicata come lo stanziamento di 3 miliardi destinati al capitale sociale di ITA SpA. È evidente che, dietro a queste disposizioni, si cela, inevitabilmente, il Governo che magari manda qualche funzionario del MEF o di altro Ministero a chiedere ad uno o più gruppi parlamentari di farsi carico di un testo già predisposto. Per quanto si debbano varare interventi di questa ampiezza ed anche di una certa delicatezza, sarebbe opportuno che il Governo si assumesse la responsabilità di inserirli nei testi originari dei decreti o dei disegni di legge che vara. In questo caso, ci sarebbe una relazione introduttiva e la relazione tecnica che ne illustra la portata e la finalità; così, invece, si tratta di norme che potremmo definire "al buio", delle quali ognuno offre la propria interpretazione.

Tornando al contenuto del decreto, l'articolo 3 propone di destinare, nell'ambito delle risorse già stanziato dal programma denominato "Garanzia di occupabilità dei lavoratori", 10 milioni di euro per il 2021 in favore dell'accesso ai servizi di supporto per la ricollocazione professionale da parte dei lavoratori, dipendenti di aziende che siano state poste in procedura fallimentare o in amministrazione straordinaria o che siano stati collocati in Cassa integrazione guadagni straordinaria per cessazione dell'attività aziendale. Si demanda, poi, ad un decreto ministeriale la definizione delle relative modalità di attuazione. Anche su questo intervento qualche difficoltà ad individuarne l'effettiva portata c'è, visto che si spostano risorse, se si vogliono, minime, da misure che vertono sempre in materia di occupabilità dei lavoratori ad interventi che non sembrano molto definiti, tant'è vero

che l'applicazione dell'articolo è demandata sempre ad un successivo decreto ministeriale. Anche in questo caso, la domanda che si pone è la seguente: questa disposizione è mirata a soggetti ben precisi e specifici, come nel caso della Cassa integrazione dei lavoratori di Ilva o questo spostamento di risorse serviva semplicemente a dare qualche contentino, magari di natura politica?

L'articolo 3-ter, inserito nel corso dell'esame al Senato, reca una norma di interpretazione autentica in materia di accordi di riallineamento retributivo nel settore agricolo, mentre il successivo articolo 4 estende al 2022 la disciplina già posta in essere per gli anni 2020 e 2021 che concerne le società in procedura fallimentare o in amministrazione straordinaria e che riconosce uno sgravio contributivo nel caso in cui esse usufruiscano o abbiano usufruito, nell'anno precedente a quello suddetto di riferimento, di specifiche ipotesi di trattamento straordinario di integrazione salariale.

Concludendo, signor Presidente, questo provvedimento, che Forza Italia ha già approvato al Senato e che approveremo anche qui alla Camera, dà la sensazione, in alcuni suoi passaggi, di essere privo di un filo conduttore interno, di una filosofia ben precisa, lasciando spazio, in alcuni casi, a norme che danno l'impressione della estemporaneità e che, in altri, delineano, come nel caso di Venezia, soluzioni parziali e non complessive, come sarebbe stato invece opportuno.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Mauro Rotelli. Ne ha facoltà.

MAURO ROTELLI (FDI). Grazie, Presidente. Buon pomeriggio, sottosegretario e colleghi presenti in Aula. Ebbene, sottosegretario, questo decreto ci arriva dal Senato, ci arriva votato e anche con una certa fretta e velocità.

Purtroppo, anche dall'intervento della collega che mi ha preceduto è da sottolineare proprio questo aspetto, quello della velocità,

che non è spesso e volentieri così buon consigliere.

Speriamo che la necessità di approvare velocemente questo provvedimento, poi, non faccia fare dei danni. Come gruppo di Fratelli d'Italia ci riserveremo, nel passaggio della dichiarazione di voto, di stabilire come il gruppo voterà rispetto a questi interventi e, in maniera particolare, sull'atto Camera n. 3257 nella sua complessità, proprio perché le risorse che vengono stanziare e le iniziative che vengono prese sono particolarmente impegnative.

Devo dire che, anche stamattina, in merito alle assenze, per quanto riguarda la discussione generale, forse questo provvedimento non ne merita così tante. Crediamo che l'attenzione che si debba dare a queste tematiche sia, invece, decisamente puntuale. Lo stesso collega Romano, nella parte iniziale, durante l'introduzione, ha parlato delle caratteristiche generali del provvedimento. Nella relazione del provvedimento, infatti, egli ha citato come, alcuni mesi fa - nel mese di aprile, in maniera particolare - quest'Aula sia stata già interessata da una discussione abbastanza approfondita per quanto riguarda almeno la prima parte di questo provvedimento, cioè quella che riguarda le grandi navi nella laguna di Venezia. Ebbene, durante quella discussione abbiamo sottolineato, più di una volta, come fosse abbastanza scontato ed evidente che determinati progetti, che riteniamo ancora essere assolutamente non in linea con le possibilità di realizzazione, venivano presentati al Parlamento e al Paese come risolutivi della questione delle cosiddette grandi navi nella laguna di Venezia; stiamo ritornando, con questo provvedimento, dopo un intervento addirittura dell'UNESCO, se non sbaglio, che ha richiamato un po' all'ordine la Nazione, il Paese e la politica, dicendoci di intervenire, perché c'è una situazione grave e delicata che riguarda la laguna.

Durante la discussione di aprile avevamo già identificato la zona di Marghera come quella che poteva dare delle risposte immediate,

mettendo al sicuro e al riparo tutta una serie di passaggi che riguardano, appunto, il canale della Giudecca, il canale di San Marco e altri, rendendo subito quella zona operativa. Devo dirle, sottosegretario, che circa due anni fa, in Commissione trasporti ci fu un'audizione del sindaco di Venezia, che già al tempo aveva identificato, con un *rendering* e con una serie di filmati con cui venne in Commissione, la soluzione di Marghera come quella più utile e operativa, subito dopo gli incidenti a cui il collega Romano ha fatto cenno poco fa (gli incidenti navali che ci sono stati).

Quindi, orientativamente abbiamo perso almeno due anni e mezzo: perché li abbiamo persi? Perché abbiamo questa impostazione ideologica rispetto alla vicenda di Venezia che riguarda la costituzione, organizzazione, progettazione e costruzione, alla fine, di questo fantomatico porto *off-shore*. Ci sono delle risorse in questo provvedimento che pensano di poter sistemare una stazione galleggiante fuori le acque del bacino di San Marco, per poter fare in modo che lì venga preso in considerazione e ospitato sia tutto il traffico merci, sia quello crocieristico. A noi di Fratelli d'Italia questa situazione ci è sembrato da sempre decisamente non soltanto futuribile ma sinceramente fantascientifica, quando, invece, la stessa laguna di Venezia, lo stesso canale di San Marco e tutto quello che è interessato da 2 tipologie di traffico - quello crocieristico, con le grandi navi e con i giganti del mare, ma anche quello merci - che potevano essere da subito sistemati e organizzati nella situazione di Marghera e nella banchina dedicata; però, così non è stato.

Abbiamo perso dei mesi e stiamo arrivando, sotto sollecitazione dell'UNESCO, a prendere una nuova iniziativa di carattere legislativo, come se la nostra Nazione non fosse in grado da sola di poter decidere cosa fare e quando farlo senza avere una sollecitazione dall'esterno. Quindi, alcune volte ce lo dice l'Europa - in questo caso ce lo dice l'UNESCO -, ma io ho pensato alla Nazione che ha costruito Venezia. I veneti sono quelli che hanno messo non soltanto

in piedi il miracolo e la bellezza di questa città, ma coloro che sanno perfettamente che Venezia è soprattutto un porto, quindi non può completamente cancellare quelle che sono le sue radici storiche e commerciali.

Naturalmente, questa è una sfida importante, perché è una sfida che deve mettere insieme il rispetto della parte paesaggistica, naturale e culturale con quello economico, ma alcune delle ricette e delle prospettive che sono state date nelle aule parlamentari e nelle aule delle Commissioni parlamentari almeno due anni fa - o due anni e mezzo fa - si potevano già prendere se non avessimo rincorso quelle che, invece, sono le posizioni ideologiche di alcuni gruppi parlamentari, che poi magari non presenziano neanche alla discussione generale. Questi, invece, rincorrono e continuano a rincorrere delle soluzioni che noi riteniamo che saranno assolutamente impraticabili e per le quali molto probabilmente spenderemo delle risorse in maniera assolutamente inutile per fare dei progetti o delle simulazioni che poi non si avvereranno mai. Se ad aprile ci sembrava che l'intervento fosse quello di buttare un po' la palla in tribuna, anche in questo caso ci sembra di aver perso tempo, perché Marghera poteva essere già strutturata, si potevano fare già delle infrastrutture importanti per fare in modo che tutto il traffico merci e crocieristico non venisse perso e non sia perso da Venezia, perché sappiamo che poi ci sono altre piazze, naturalmente nel sistema portuale italiano e non solo, che si stanno sfregando le mani al pensiero di poter entrare all'interno di questo vuoto che Venezia potrebbe lasciare. Le risorse sono preziose soprattutto in questo periodo e, quindi, è per questo che vigileremo su quelle che saranno la spesa e la realizzazione delle opere stesse. Le caratteristiche di porto non soltanto crocieristico ma anche e soprattutto commerciale devono essere assolutamente tutelate e monitorate, non soltanto dal Parlamento attraverso la costituzione di Commissioni - e abbiamo sentito parlare di subcommissari e commissari che seguiranno la realizzazione di questi progetti -, ma

direttamente da quelli che sono inevitabilmente gli enti locali, quindi, non soltanto l'autorità di sistema portuale ma il comune, la regione e tutti coloro, partendo dai veneti, che quella zona continuano a viverla, come i veneziani stessi, e vogliono continuare a viverla e a lavorarci.

Non anticiperò quello che sarà l'intervento in dichiarazione di voto per quanto riguarda Fratelli d'Italia, anche perché abbiamo presentato degli emendamenti in Commissione, sia al Senato che in Commissione qui alla Camera, che intendiamo ripresentare in Aula nelle prossime ore. C'è da dire che tutta questa parte del controllo, che riguarda i primi articoli di questo provvedimento, va di pari passo con tutta un'altra serie di interventi decisamente molto, molto impegnativi, per centinaia di milioni di euro, che riguardano la seconda parte del provvedimento, quella relativa alle vicende collegate al lavoro, all'Ilva e a tante altre questioni che poi con Venezia, in maniera particolare, hanno un punto comune: cercare di trovare il giusto approdo sia sull'aspetto della tutela dell'ambiente che su quello economico e lavorativo.

È proprio per questo motivo che ci riserviamo di valutare il provvedimento attentamente e di poter vedere in maniera particolare tutta questa parte delle risorse molto, molto importante, con centinaia di milioni di euro che vengono stanziati e investiti nella seconda parte di questo decreto, perché sono risorse che in questa fase, particolarmente delicata soprattutto per la ripartenza economica, ci sembrano non eccessive ma da valutare in maniera seria, proprio per dare delle risposte importanti, che non possono essere date velocemente e senza tempi di discussione, come abbiamo avuto in questo periodo (considerando che veniamo dalla pausa estiva e che ci ritroviamo a dover parlare di questo provvedimento ormai a ridosso di quella che è la sua realizzazione e conversione in legge).

Quindi, intanto, sottosegretario, la ringrazio per l'attenzione. Le abbiamo sottoposto e le sottoporremo ancora gli emendamenti presentati dal nostro gruppo parlamentare, sui

quali le chiediamo di fare una riflessione ulteriore, e ci rifacciamo, insomma, nel momento della discussione generale, alla dichiarazione di voto per dare il nostro assenso al provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Luciano Nobili. Ne ha facoltà.

LUCIANO NOBILI (IV). Grazie Presidente e grazie sottosegretario. Torniamo a discutere oggi di Venezia in un provvedimento che, come si ricordava e come è stato ben illustrato, contiene anche delle misure importanti per Ilva, in particolare con le 13 settimane ulteriori di cassa integrazione e con altre misure che servono e che serviranno, nel nostro auspicio, come Italia Viva, a degli investimenti fondamentali sia per la bonifica per la messa in sicurezza di quel territorio, sia per degli investimenti che garantiscano la continuità produttiva. Ma, dicevo, torniamo a discutere di Venezia di nuovo e si ricordava che nella scorsa primavera con il decreto-legge n. 45 erano state dettate sia alcune misure urgenti in materia di trasporti e di traffico crocieristico e anche misure, però, che riguardavano la laguna di Venezia, in particolare la previsione di un concorso di idee sull'elaborazione di proposte e di progetti di fattibilità tecnica relativi alla realizzazione di punti di attracco fuori dalle acque protette; su quel concorso, come allora, manteniamo inalterate tutte le nostre perplessità.

Con il provvedimento, però, che convertiamo, attraverso questa discussione e il lavoro parlamentare, la vicenda di Venezia e delle grandi navi viene affrontata in maniera più completa e più organica (o, almeno, questa è l'ambizione). Vi è il tema della minaccia che le grandi navi rappresentano, da anni, per Venezia, un tema sul quale si è a lungo discusso. Ogni volta se ne torna a parlare, sull'onda dell'emotività, ogni volta che, sulle prime pagine, arriva l'incidente sfiorato o l'allarme sui danni alla laguna, senza che poi

venga mai imboccata decisamente la strada delle soluzioni o, meglio, la decisione di spostare le navi dalla Giudecca, utilizzando come soluzione transitoria Marghera, soluzione che era stata assunta già dal Governo Renzi, con l'espressione di voto del "comitatone" e poi - lo ricordava il collega Rotelli - anche con diverse espressioni di pareri negli anni scorsi, anche negli anni di questa legislatura, ma i Governi successivi non hanno mai dato seguito a quell'indirizzo. Ciò ha determinato il fatto di non aver impostato soluzioni di fondo e di approcciarci oggi all'alternativa di Marghera con qualche difficoltà. Noi dobbiamo procedere, e procediamo, nella consapevolezza che bisogna trovare un temperamento fra due esigenze: da un parte, quella - lo dicevo in precedenza - di salvaguardare una città che è patrimonio insostituibile dei veneziani e di tutta l'umanità; dall'altra, quella di salvaguardare la portualità veneziana che è parte della stessa storia e della stessa identità della città, ma che è anche fondamentale per l'intero sistema portuale italiano che dà lavoro a migliaia di addetti e che accoglie centinaia di migliaia di turisti; si tratta di un comparto decisivo per l'economia della città. Come è stato detto, il decreto-legge n. 103 del 2021, che stiamo per convertire, ha l'ambizione di tenere insieme queste questioni che sono effettivamente inseparabili: la salvaguardia di Venezia e quella del lavoro.

L'ingresso delle grandi navi è una minaccia non più sostenibile; allo stesso tempo, un ridimensionamento della capacità portuale di Venezia costituirebbe un danno ingentissimo per quel territorio, per i livelli occupazionali e per la capacità commerciale della città. Si tratta, dunque, di difendere Venezia dalle navi giganti che tante volte hanno rischiato di produrre gravi incidenti e, al contempo, di difendere Venezia da un ridimensionamento occupazionale, commerciale ed economico. Si citavano le prescrizioni UNESCO che, in qualche modo, ci hanno spinto verso questa soluzione, ma vale la pena ricordare che le stesse prescrizioni UNESCO non si limitano

al tema delle grandi navi e a richiederne lo *stop*, ma aggiungono molti interventi per la salvaguardia della laguna, la sicurezza delle acque e la stabilità stessa dell'insediamento veneziano, su cui bisognerebbe lavorare. Dall'altro lato, il comparto crocieristico deve poter rimanere a Venezia, deve poterlo fare con margini di economicità, perché attorno ad esso ruota un'economia, diretta e indiretta, che comporta l'occupazione di migliaia di lavoratori, che deve permanere, perché il turismo è fondamentale in una città come Venezia. Un approccio non ideologico può permettere di costruire soluzioni equilibrate al riguardo.

Il disegno di legge che converte il decreto mette in campo previsioni sicuramente importanti, come la limitazione del transito nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca, che vengono dichiarati monumenti nazionali, anche se, ovviamente, c'è una discussione sui criteri scelti riguardo alle imbarcazioni che possono o non possono transitare, su quali sono inibite e quali no. Altrettanto importanti sono, da una parte, la previsione delle compensazioni, pari a 30 milioni di euro per il 2021, che probabilmente non sono sufficienti, ma intanto garantiscono un ristoro per le compagnie crocieristiche, che subiranno, ovviamente, una perdita ingente per effetto dei ricordati divieti, e anche per i gestori dei *terminal* di approdo e per tutto il comparto.

Insieme a ciò, è importante l'attribuzione dei poteri commissariali al presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico, poteri commissariali che, se fosse per noi - già in Senato abbiamo presentato proposte emendative in questo senso - potrebbero e dovrebbero - e, temiamo, dovranno - essere estesi, perché si tratta di realizzare i punti di attracco temporanei nell'area di Marghera, di mantenere i canali esistenti e di garantire tutti gli interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica. Tutto questo va fatto con grande rapidità, in grande fretta, perché ora l'emergenza, appunto, riguarda la soluzione transitoria, che va individuata

entro la prossima primavera, entro l'avvio della stagione crocieristica; però, anche qualora si riesca, con il lavoro del commissario, a realizzare per tempo questi accosti, vale la pena ricordare che non saranno, comunque, sufficienti a garantire di evitare la riduzione delle attività rispetto alla situazione precedente, quindi ci sarà appunto una riduzione delle attività, che metterà a rischio il ruolo di *homeport* della città lagunare che, ad oggi, appare insostituibile. È bene ragionare su questo tema, perché, oltre ai posti di lavoro di cui ho già parlato, si tratta di indebolire uno dei principali comparti economici del Nord-Est del Paese. C'è, poi, necessità di dare attuazione - c'è anche una proposta di legge presentata dal gruppo di Italia Viva, in questo senso, che serve a rendere più celere la realizzazione di questa possibilità - ai necessari interventi di dragaggio, utili a tutta la portualità di Venezia e a tutto il sistema produttivo italiano. In gioco c'è la competitività del nostro sistema Paese. Da questo punto di vista, l'approccio del Ministro Cingolani, che sta lavorando molto sul tema, e la sua impostazione non ideologica sono garanzie che questa questione, anche dal punto di vista ambientale, sia affrontata in termini corretti.

Chiediamo, però, che anche il Ministero dei Trasporti sia più attivo sul tema della portualità di Venezia, perché Venezia è anche perno di un sistema di cantieristica che non può essere trascurato. Il nostro lavoro in Senato ha cercato di fissare tempi e obiettivi certi per l'infrastrutturazione di Marghera, però non tutte le nostre richieste sono state accolte, per questo monitoreremo con grande attenzione la questione - come dicevo in precedenza - non escludendo la possibilità di attribuire poteri più forti al presidente dell'Autorità portuale, in caso di necessità. Servono, Presidente, sottosegretario, soluzioni definitive che risolvano il problema in profondità e - come dicemmo già in primavera, in occasione della conversione del decreto-legge n. 45 del 2021 - il concorso di idee appare francamente generico e difficilmente sarà in grado di produrre soluzioni

definitive. Ci sono progetti già ampiamente vagliati dal "comitatone" che possono offrire soluzioni più intelligenti e più utili.

Non perdiamo altro tempo, perché Venezia ha bisogno di essere tutelata, di essere difesa, ma ha bisogno anche di essere salvaguardata dal punto di vista economico. Lo dico proprio quando, in queste ultime due settimane, Venezia è tornata a splendere agli occhi del mondo, con la Biennale Cinema, che non si è mai interrotta, neanche durante la pandemia e che si è svolta anche quest'anno con un ritorno ampio del pubblico. Però, Venezia non è solo le due settimane di Biennale Cinema, ma sono i 365 giorni di turismo, i 365 giorni di vita e di attività della laguna; per questo c'è bisogno di interventi sia emergenziali per garantire che in primavera si possa partire, sia definitivi per dare una soluzione che Venezia aspetta e merita.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Carlo Ugo De Girolamo. Ne ha facoltà.

CARLO UGO DE GIROLAMO (CI). Grazie, Presidente. Colleghi, sottosegretaria, l'Italia è un Paese ricco di patrimoni storico-culturali, di innumerevoli risorse naturali ed è un vero e proprio museo a cielo aperto; dai piccoli borghi alle grandi città d'arte, dai laghi ai monti e dal mare alle vallate, ogni angolo del nostro Paese, possiamo dire, ha il suo fascino, con le proprie peculiarità, le proprie specificità, che ne fa un luogo unico. Quando questi siti vengono riconosciuti per le loro bellezze a livello mondiale, è il nostro Paese, tutto, a venir sempre più valorizzato. Tanta bellezza, sì, nel nostro Paese, ma anche tanta fragilità e Venezia - come anche hanno ricordato i colleghi che mi hanno preceduto - è un esempio eclatante. È una città unica al mondo, dichiarata patrimonio mondiale dell'umanità da parte dell'UNESCO. Con il decreto-legge che oggi iniziamo a discutere il Governo dà proprio a Venezia un segnale importante, un segnale coraggioso, che evita alla città di finire nella *black list* del patrimonio UNESCO. Ma vi è anche di più: si

sancisce un principio inderogabile, dichiarando monumento nazionale le vie urbane d'acqua del bacino di San Marco, del canale di San Marco e del canale della Giudecca di Venezia, rispettando - e andando addirittura oltre - le prescrizioni dell'UNESCO, con l'espressa previsione del divieto di transito, dal 1° agosto scorso - come già ricordato -, alle grandi navi, con riferimento alla stazza, alla lunghezza dello scafo e al galleggiamento, nonché all'altezza di costruzione e all'emissione di sostanze inquinanti.

Tutto questo viene fatto per tutelare, per proteggere le vie urbane e d'acqua di interesse culturale dalle conseguenze negative prodotte dal passaggio delle grandi navi, delle navi di grandi dimensioni che possono mettere a serio rischio le stesse vie d'acqua, gli argini, nonché tutti gli immobili a esso prospicienti. Una scelta che reputiamo decisamente meritoria e che ha evitato, come dicevo, una grave sconfitta non tanto per Venezia, ma per l'Italia intera, perché, senza questa decisione, oggi, probabilmente, Venezia non sarebbe più patrimonio mondiale dell'UNESCO. Quindi, questo provvedimento rappresenta il primo importante segnale verso l'UNESCO e verso tutto il mondo che il nostro Paese tiene a Venezia e la ritiene parte fondamentale ed integrante della propria cultura e della propria storia millenaria.

Per arrivare a questo risultato si è scelta, però, anche una soluzione provvisoria che consente, comunque, alle navi da crociera di transitare nell'area della laguna, ma di arrivare in approdi temporanei, nell'area di Marghera, anche se tutto questo avverrà entro il 2026.

Bene, però, ha fatto il Governo a inserire risorse importanti per questo scopo: per adeguare, infatti, l'area del Porto di Marghera ad accogliere le grandi navi sono stati previsti interventi complessivi per più di 150 milioni di euro. E anche per procedere celermente alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione di queste opere, nonché per realizzare gli interventi necessari a creare i punti di attracco e la manutenzione dei canali esistenti al miglioramento dell'accessibilità nautica,

nonché della sicurezza della navigazione, in questo decreto è prevista la nomina a commissario straordinario del presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, nei cui confronti è stato previsto anche l'obbligo di inviare al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro il mese di marzo 2022 e, successivamente, ogni sei mesi, una relazione che attesti lo stato dell'arte degli interventi, evidenziando anche le criticità rilevate ai fini della trasmissione ad opera dello stesso Ministero a questo Parlamento.

Certo, non sfuggirà a nessuno, dentro e anche fuori da quest'Aula, che sicuramente impostare un intervento di salvaguardia come quello poc'anzi descritto comporta necessariamente conseguenze dirette o indirette, positive e negative, delle quali, però, dobbiamo tutti essere consapevoli e rispetto alle quali abbiamo l'onore, ma anche l'onere di intervenire. Dobbiamo farlo, tenendo presente la necessità di coniugare la salvaguardia del patrimonio, la sicurezza e la tutela dell'ambiente con il dovere di non danneggiare la filiera turistica e, quindi, l'impresa e, quindi, il lavoro e, dunque, l'intero fronte economico.

In questo senso, la previsione di misure di ristoro per le compagnie di navigazione e i gestori del *terminal* di approdo è sì utile, ma, quest'anno più che mai, forse, abbiamo appreso quanto sia necessario che queste misure siano tempestive e altrettanto adeguate. Come tempestivi occorre essere inevitabilmente anche nel decidere la strategia che vogliamo darci, da qui, credo, ai prossimi cinque, dieci anni, sul sistema portuale del Paese, la strategia sulla sua connessione con le altre vie di comunicazione, passando, magari, da Venezia a Genova e per tutte le diverse realtà portuali del Paese e per la necessaria sinergia che esse devono avere.

Se è vero, quindi, che il decreto-legge si pone in armonia, certo, con le politiche del PNRR, con le direttive europee che ci impongono la transizione ambientale, ma, soprattutto, in linea con quanto ci chiede il nostro Paese, è altrettanto vero che occorre,

però, voltare pagina e, quindi, coniugare gli obiettivi economici con quelli ambientali.

In altre parole, occorre agire con scelte politiche che abbiano come obiettivo principale, sì, la prevenzione, ma anche la progettazione, anche la strategia, e questo non riguarda solo Venezia, ma credo tutto il nostro Paese. Dobbiamo farlo, forse, non per noi, ma oserei dire per i bambini, per quanti verranno dopo di noi, che siano i nostri figli, i nostri nipoti, a cui abbiamo il dovere morale di lasciare un Paese ricco di storia, certo, di risorse anche, un Paese sicuro, un Paese bello, anche sano, in cui vivere e, più segnatamente, per Venezia, questo significa andare a tutelare le professionalità, andare a tutelare la permanenza di un comparto importantissimo, come quello turistico.

Ecco che occorre agire speditamente nella direzione di una riforma complessiva che integri, in maniera organica, la tutela del lavoro, ad esempio, con la formazione, con la ricerca del lavoro, ma anche con la riconversione, il sostentamento e altresì la Cassa integrazione. Lo Stato ha, è vero, il dovere di accompagnare la transizione con politiche di sostegno, ma rivolte anche e, soprattutto, a chi produce e dà lavoro, con l'obiettivo di incentivare la formazione e dare, quindi, garanzia al lavoro. Crediamo che il lavoro vada, sì, tutelato, incentivato e sostenuto, come questo decreto vuole fare per Venezia e per tutte le aziende in crisi, come l'ex Ilva di Taranto, a cui è dedicato, appunto, un capitolo del decreto. Ma stiamo attenti: sostenere il lavoro non significa esclusivamente elargire indennità o favorire l'assistenzialismo o la Cassa integrazione, ma significa mettere in atto politiche efficienti, politiche che sappiano far ripartire le aziende, coniugando, quindi, le linee del PNRR con le esigenze temperate da tutto il nostro sistema impresa.

È una grande sfida che l'Italia è chiamata ad affrontare e che questo nostro Paese, per lo spirito di grande resilienza di cui è dotato, saprà certamente cavalcare e vincere, ma che il Governo, tutte le istituzioni, noi *in primis* abbiamo il dovere di accompagnare. In

questo senso, la pandemia deve segnare uno spartiacque: possiamo dire che non è più tempo di interventi *spot*, ma di mettere in campo una serie di politiche della prevenzione sia sul fronte della sicurezza ambientale, sia sul fronte della conservazione del nostro patrimonio pubblico e privato. E Venezia, come già lo ricordavano tutti, è patrimonio mondiale dell'umanità e su di essa va fatta un'azione, quindi, veloce, un'azione di altissimo livello, perché non possiamo certo dimenticare che l'elemento della sicurezza ambientale deve, comunque, trovare un equilibrio con l'elemento turistico, economico e, quindi, con tutto quanto vi ruota intorno.

Salvare Venezia è, dunque, un atto d'amore, potremmo dire, un atto che noi dobbiamo - come ricordavo poc'anzi - alle future generazioni.

Confidiamo, quindi, che il sostegno a questo provvedimento sia solo il primo passo verso altri provvedimenti specifici che vadano a perfezionare le azioni virtuose in favore della città di Venezia. Siamo certi che, quindi, la velocità e il pragmatismo con cui aggiungeremo a questo altri interventi, a partire dalle già ricordate linee del Piano nazionale di ripresa e resilienza, determineranno l'efficacia di un'azione più completa e utile al Paese, un'azione che consenta, quindi, di tenere insieme, in modo virtuoso e sostenibile, l'economia, il turismo, la salvaguardia dei beni culturali e la crescita, tutti elementi questi che vanno temperati con pragmatismo e concretezza. E sebbene siamo solo all'inizio, sono certo che l'Italia dimostrerà ancora una volta di essere all'altezza e di correre veloce (*Applausi dei deputati del gruppo Coraggio Italia*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

(Repliche - A.C. 3257)

PRESIDENTE. Relatore, Andrea Romano,

ha intenzione di replicare? No, non intende intervenire. Sottosegretaria Bini, ha intenzione di replicare? No, non intende intervenire.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Interventi di fine seduta.

PRESIDENTE. Passiamo agli interventi di fine seduta.

Ha chiesto di parlare la deputata Lapia. Ne ha facoltà.

MARA LAPIA (MISTO-CD). Grazie, Presidente. Giovedì, a Quartucciu, vicino Cagliari, si è verificato l'ennesimo caso di femminicidio nel nostro Paese; in quei giorni, altre due donne venivano uccise a Vicenza e Verona, poi, ancora, una donna a Catania e, ancora, a Sennori, sempre in Sardegna, una donna è stata ridotta in fin di vita dal marito. Oggi dobbiamo chiederci, oltre all'impegno per migliorare le leggi, che cosa possiamo fare subito.

Le parole sono importanti, diceva Nanni Moretti in *Palombella rossa* e io proprio sulle parole vorrei riflettere oggi, perché il problema è anche e, soprattutto, culturale. È normale che un quotidiano nazionale, mentre racconta del terribile caso di cronaca di Chiara Ugolini, uccisa dal vicino, indugi sul suo aspetto avvenente, sul fatto che l'assassino l'abbia vista mentre cambiava la sua biancheria dalla finestra mentre si trovava dentro casa sua? Che cosa aggiunge questo al fatto? Che cosa aggiungono questi dettagli, se non discolpa o giustificazione nei confronti dell'assassino? È normale che, in Sardegna, un consigliere comunale di Porto Torres, condannato a un anno e quattro mesi per aver patteggiato la pena per violenza domestica nei confronti della moglie, continui a sedere in consiglio comunale, rappresentando le istituzioni come noi le rappresentiamo qui, oggi, e non si sia ancora dimesso, malgrado questo sia stato richiesto a gran voce? Che cosa vuol dire questo? Che stiamo delegittimando le vittime e stiamo legittimando sempre gli autori

di questo reato.

Quel "se l'è cercata" deve scomparire definitivamente dai nostri discorsi, quella continua ricerca delle motivazioni che hanno spinto l'uomo alla violenza e quel comportamento che pare sbagliato della donna devono finire. Una donna non si procura mai da sola lividi, fratture, nemmeno cadendo dai tacchi, come disse qualcuno riferito a me. Non riusciamo a liberarci di quel becero concetto che ci spinge a definire la donna sempre e comunque responsabile di ciò che accade.

Allora, cominciamo proprio dal linguaggio, Presidente, anche non verbale, quello delle prese di posizione nette: condanniamo la violenza sempre, senza se e senza ma, e smettiamola di aprire varchi alle giustificazioni. Non diciamo che un uomo era pazzo d'amore; non diciamo che, se l'ha picchiata, la donna se lo è cercato. Chiamiamo le cose con il loro nome: quell'uomo era un violento, quell'uomo era un aggressore, quell'uomo è responsabile di un femminicidio e, quindi, è solo ed esclusivamente un assassino.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Martedì 14 settembre 2021 - Ore 9,30

1. Svolgimento di interrogazioni .

(ore 12)

2. Seguito della discussione del disegno di legge:

S. 2329 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, recante misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro (*Approvato dal Senato*). (C. 3257)

— *Relatori: ANDREA ROMANO, per la IX Commissione; MURELLI, per la XI Commissione.*

La seduta termina alle 15.

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

Dott. Renzo Dickmann

Licenziato per la stampa alle 17,45.

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*



18STA0156600