

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

DL 45/2021: Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia. C. 3072, approvato dal Senato (Esame e rinvio)	61
--	----

SEDE REFERENTE

Martedì 4 maggio 2021. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA. — Interviene la viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Teresa Bellanova.

La seduta comincia alle 15.45.

DL 45/2021: Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia. C. 3072, approvato dal Senato.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Paolo FICARA, *presidente*, ricorda che l'ufficio di presidenza ha stabilito di svolgere l'esame preliminare nella seduta odierna e che il termine per la presentazione di emendamenti è fissato alle ore 9 del giorno successivo.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione avvia nella giornata odierna l'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico

crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia (C. 3072).

Il decreto-legge si compone, oltre che dell'articolo relativo all'entrata in vigore, di 3 articoli di contenuto non omogeneo, accomunati dalla finalità di intervenire nel settore dei trasporti con misure urgenti.

Rileva preliminarmente che nel corso dell'esame presso il Senato della Repubblica il provvedimento non ha subito significative modifiche, ad eccezione del prolungamento del termine entro il quale dovranno essere completate le procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione e proprietà, previsti dall'articolo 2, che è stato posticipato dal 30 giugno 2021 al 30 settembre 2021. Segnala inoltre che, sempre al Senato, nel corso dell'esame in Commissione erano stati approvati alcuni emendamenti, ma che essi non hanno poi superato il vaglio dell'Aula in quanto la Presidenza li ha considerati improponibili.

Passando quindi all'esame degli articoli che compongono il provvedimento, l'articolo 1 prevede che le disposizioni della convenzione stipulata tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Compagnia italiana di navigazione (CIN) in data 18 luglio 2012 per l'effettuazione dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori continuino ad applicarsi per il tempo

strettamente necessario a consentire la conclusione delle procedure bandite per l'imposizione di oneri di servizio pubblico e per l'aggiudicazione dei contratti di servizio, in applicazione del regolamento europeo concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), con esclusivo riferimento alle linee interessate da tali procedure e comunque non oltre la data del 31 maggio 2021.

Ricorda che la convenzione in questione riguarda l'organizzazione dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori di interesse nazionale, cioè i servizi svolti tra le regioni insulari e il territorio extraregionale. Si tratta in particolare dei collegamenti con la Sicilia, la Sardegna e le isole Tremiti, mentre sono esclusi i servizi di esclusivo interesse regionale, cioè i collegamenti interni alle regioni e tra queste e le loro isole minori, che sono disciplinati da contratti sottoscritti dalle regioni.

La disposizione in esame prevede inoltre che, in caso di mancata conclusione delle procedure suddette entro il 31 maggio 2021 e limitatamente ai collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori non adeguatamente assicurati mediante l'erogazione di servizi di trasporto a mercato di persone e di merci, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, l'efficacia della convenzione potrà essere prorogata per ulteriori trenta giorni. Secondo la relazione illustrativa detta ulteriore proroga dovrebbe riguardare le tratte Termoli-Tremiti e Civitavecchia-Cagliari-Arbatax, in relazione alle quali durante il periodo estivo non risultano svolgere servizi di trasporto di persone e merci operatori economici diversi da CIN.

Per quanto riguarda la copertura finanziaria si fa riferimento alle risorse attualmente previste per il finanziamento di tali servizi indicate all'articolo 19-ter del decreto-legge n. 135 del 2009 e nelle successive disposizioni di rideterminazione degli stessi fondi.

L'articolo 2 differisce, come detto, dal 31 marzo al 30 settembre 2021 il termine entro il quale dovranno essere completate le procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione e proprietà, previsto dall'articolo 1 del decreto legislativo n. 98 del 2017, recante «Razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera d), della legge 7 agosto 2015, n. 124». Ricorda in proposito che l'operatività del documento unico, originariamente prevista per il 1° luglio 2018, è stata più volte prorogata.

La relazione illustrativa motiva l'esigenza del nuovo differimento alla luce del fatto che, in considerazione del protrarsi delle misure di contenimento per l'emergenza epidemiologica, il perfezionamento delle procedure telematiche relative ai soli veicoli adibiti al trasporto merci e persone ha subito rallentamenti, considerato, tra l'altro, che tali veicoli hanno normative di settore molto complesse in materia di immatricolazione. Inoltre, occorre migliorare ulteriormente gli strumenti di monitoraggio del funzionamento operativo delle nuove procedure digitali al fine di apportare, con maggiore tempestività, i conseguenti correttivi e implementare le funzionalità degli applicativi nonché assicurare l'ottimizzazione delle procedure.

L'articolo 3 prevede che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della disposizione in esame, proceda all'esperimento di un concorso di idee articolato in due fasi, avente ad oggetto l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici, anche tenendo conto delle risultanze di eventuali studi esistenti. Per tale finalità è autorizzata, nell'anno 2021, la spesa di 2,2 milioni di euro coperta

mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali», della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 4 disciplina infine l'entrata in vigore del decreto-legge, prevedendola il giorno stesso della sua pubblicazione in *Gazzetta ufficiale* (1° aprile 2021).

Arianna SPESSOTTO (MISTO-L'A.C'È), in relazione all'articolo 3, ricorda come esso sia stato trionfalisticamente presentato come il veicolo di soluzioni definitive al problema delle grandi navi nella Laguna di Venezia; osserva che in realtà ci si trova di fronte ad una non soluzione, e che appare facile prevedere che i «giganti del mare» continueranno a transitare nella Laguna per decenni. Nell'immediato, ribadisce la necessità che vengano posti limiti precisi all'ingresso delle navi merci e passeggeri, però con basi scientifiche, sulla base di parametri come velocità, peso, numero, magari regolamentando una loro migliore distribuzione nell'arco della settimana; viceversa nel provvedimento in esame non vengono definiti dei limiti temporali effettivi per arrivare ad una vera soluzione.

Più nel dettaglio, afferma di considerare inutile il limite imposto dall'allora Ministro dei beni e delle attività culturali all'attraversamento del Canale della Giudecca; quanto invece al canale Malamocco-Marghera, ne ricorda le grandi criticità connesse all'erosione dei fondali. Per esso, afferma che occorre trovare delle soluzioni immediate, anche temporanee, in modo da evitare la promiscuità tra navi merci e passeggeri in un canale ad oggi a senso unico alternato, non ulteriormente allagabile e prossimo ai luoghi di svolgimento di attività a elevato rischio incidentale.

Ribadisce come l'unica soluzione per ora concretamente prospettabile sia quella di portare fuori dalla Laguna le grandi navi; anche sulla base del fatto che le

paratoie del MoSE saranno alzate sempre più di frequente e questo renderà impossibile qualsiasi programmazione per le attività portuali. Auspica che dal concorso internazionale che si andrà a tenere possano emergere idee più brillanti.

Ribadisce che il Governo sembra non credere a soluzioni a lungo termine, giacché lo stesso limite di 40.000 tonnellate di stazza lorda non ha alcuna base scientifica ed occorre invece individuarne uno scientificamente determinato. Rinnova l'auspicio che il concorso internazionale possa trovare una soluzione definitiva, sulla base di precisi riferimenti che consentano rimedi concreti. Rileva nuovamente che l'obiettivo non è solo portare fuori dalla Laguna le navi oltre le 40.000 tonnellate: ci sono altri limiti connessi con il funzionamento del MoSE e con l'innalzamento del livello del mare, di cui occorre preoccuparsi al fine di dare un futuro al porto di Venezia. Per apportare le opportune modifiche al decreto-legge ricorda di aver presentato delle proposte emendative, delle quali è disposta a discutere e che spera possano essere almeno in parte accolte.

Elena MACCANTI (LEGA), intervenendo da remoto, afferma di voler impostare il problema in termini più generali. Formula in primo luogo auguri di buon lavoro alla viceministra Bellanova, della quale il gruppo Lega ha apprezzato l'approccio nel corso dell'esame del decreto-legge al Senato, considerandolo particolarmente rispettoso e nei confronti della Lega stessa e nei confronti delle esigenze reali del Paese. Dopo avere richiamato il proficuo lavoro sempre svolto dalla Commissione Trasporti, caratterizzato da un'ampia condivisione dei gruppi al di là della collocazione in maggioranza o all'opposizione, ricorda come il provvedimento in esame sia il primo decreto-legge che vede effettivamente al banco di prova il Governo Draghi.

In particolare, manifesta soddisfazione per la proroga del documento unico di circolazione, nonché per l'accoglimento nel cd. decreto 'sostegni' di alcune proposte che erano state avanzate al Senato nell'ambito dell'esame di questo decreto, quali lo stanziamento di 35 milioni per il sotto-

ponte di Genova e l'esonero dei contributi all'ART per l'autotrasporto nell'anno 2021.

Propone di organizzare, non appena possibile, un incontro della Commissione con la vice ministra sulle materie oggetto delle sue deleghe. Richiede una specifica attenzione sui tanti temi rimasti aperti nel provvedimento, pur dichiarandosi consapevole che l'attività emendativa non potrà che essere ridotta; menziona ad esempio il problema delle scuole nautiche, e della possibilità per esse di eseguire le visite di idoneità, e quello della esternalizzazione delle revisioni per i veicoli pesanti. Manifestando ancora una volta apprezzamento per quanto è stato fatto, annunzia che quanto all'articolo 3 e alla Laguna di Venezia il suo gruppo presenterà un unico emendamento.

Mauro ROTELLI (FDI) osserva che l'autentico centro del provvedimento è il traffico crocieristico di Venezia. Ricorda che nel luglio 2019 venne organizzata in proposito un'audizione con il presidente Zaia e il sindaco di Venezia Brugnaro, che fecero presente in maniera molto decisa l'urgenza di addivenire ad una definitiva soluzione del problema delle grandi navi nella La-

guna; il sindaco di Venezia fu in particolare molto fermo su questo punto, ma anche il presidente Zaia fece presente che occorreva fare in fretta.

Afferma che la sensazione da parte del gruppo Fratelli d'Italia, in merito al provvedimento, è che esso butti la palla in avanti; in realtà a partire dal 17 e 18 aprile si sta assistendo ad una effettiva ripresa del traffico crocieristico. E giacché proprio il presidente della regione Veneto e il sindaco di Venezia hanno suggerito delle specifiche misure per affrontare le difficoltà della città, preannuncia che il proprio gruppo presenterà un unico emendamento ricomprendente tali misure.

Paolo FICARA, *presidente*, avverte che sono pervenute le memorie scritte richieste a Federagenti – Venezia Port Community e alla società cooperativa Portabagagli del porto di Venezia – Comitato Venezia Lavoro.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.05.