505. **Allegato A**

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA

COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.
Comunicazioni	3
Missioni valevoli nella seduta dell'11 maggio 2021	3
Progetti di legge (Annunzio; Adesione di deputati a proposte di legge; Assegnazione a Commissioni in sede referente)	3, 4
Trasmissione dal Presidente del Senato	5
Corte dei Conti (Trasmissione di un documento)	5
Documenti ministeriali (Trasmissione)	5, 6
Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio (Trasmissione di un documento)	6
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio)	6
Autorità garante per l'infanzia e l'adolescenza (Trasmissione di un documento)	7
Provvedimenti concernenti amministrazioni locali (Annunzio)	7
Regione Piemonte (Trasmissione di un documento)	7
Nomine ministeriali (Comunicazione)	7
Atti di controllo e di indirizzo	8
ERRATA CORRIGE	8
Interpellanza e interrogazioni	9
Intendimenti del Governo in merito alle sanzioni economiche nei confronti di Cuba – 3-02162; 3-02257	9
Chiarimenti circa i ritardi relativi all'erogazione dei contributi previsti dal decreto-legge « Rilancio » a sostegno del comparto fiere, congressi e mostre – 3-02118	11
Tempi di adozione del decreto ministeriale per la ripartizione tra le regioni delle risorse relative al completamento dei piani di recupero occupazionale nelle aree di crisi industriale complessa – 2-01139	11
Iniziative di competenza volte a superare le criticità relative al funzionamento del portale del processo penale telematico – 3-02142; 3-02256; 3-02258; 3-02261	13

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

PAG.

Iniziative di competenza per incentivare e implementare l'istituto della mediazione civile – 3-02254; 3-02259 17

Iniziative di competenza volte ad assicurare adeguati servizi postali anche nei piccoli comuni, con particolare riferimento al comune di Olzai (Nuoro) – 3-02062 19

Iniziative volte a tutelare il comparto automobilistico italiano in relazione al piano industriale del gruppo Stellantis – 3-02202; 3-02260 19

Iniziative per attivare in sede di Unione europea le procedure per la proroga delle disposizioni che consentono l'uso in deroga di biocidi ai sensi del regolamento (UE) n. 528/2012 – 3-02143 21

Elementi in ordine ai criteri di somministrazione dei vaccini per la prevenzione delle infezioni da Covid-19, alla luce di criticità verificatesi presso il centro vaccinale Nelson Mandela *Forum* di Firenze – 3-02101 22

PAG.

Disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 30 aprile 2021, n. 56, recante disposizioni urgenti in materia di termini legislativi (A.C. 3075) 23

Questione pregiudiziale 23

Disegno di legge: S. 2168 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1º 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 *(Approvato dal Senato)* (A.C. 3072) 25

Parere della I Commissione 25

Parere della V Commissione 25

Articolo unico; Articoli del decreto-legge ... 25

Modificazioni apportate dal Senato 27

Proposte emendative 27

Ordini del giorno 38

COMUNICAZIONI

Missioni valevoli nella seduta dell'11 maggio 2021.

Ascani, Benvenuto, Bergamini, Boschi, Brescia, Brunetta, Campana, Cancelleri, Carfagna, Casa, Castelli, Cirielli, Colletti, Comaroli, Davide Crippa, D'Incà, D'Uva, Dadone, Daga, Delmastro Delle Vedove, Luigi Di Maio, Di Stefano, Durigon, Fassino, Gregorio Fontana, Ilaria Fontana, Franceschini, Frusone, Gallinella, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gelmini, Gerardi, Giachetti, Giacomoni, Giorgetti, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Iovino, Lapia, Liuni, Lollobrigida, Lorefice, Lupi, Maccanti, Macina, Maggioni, Magi, Mandelli, Marattin, Melilli, Molinari, Molteni, Morelli, Mulè, Mura, Muroni, Nardi, Nesci, Occhiuto, Orlando, Paita, Parolo, Pastorino, Perantoni, Rampelli, Rizzo, Rosato, Rotta, Ruocco, Sasso, Scalfarotto, Schullian, Serracchiani, Carlo Sibilia, Silli, Sisto, Spadoni, Speranza, Tabacci, Tasso, Varchi, Vignaroli, Raffaele Volpi, Zoffili.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Ascani, Benvenuto, Bergamini, Boschi, Brescia, Brunetta, Campana, Cancelleri, Carfagna, Casa, Castelli, Cirielli, Colletti, Comaroli, Davide Crippa, D'Incà, D'Uva, Dadone, Daga, Delmastro Delle Vedove, Luigi Di Maio, Di Stefano, Durigon, Fassino, Gregorio Fontana, Ilaria Fontana, Franceschini, Frusone, Gallinella, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gelmini, Gerardi, Giachetti, Giacomoni, Giorgetti, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Lapia, Liuni, Lollobrigida, Lorefice, Lupi, Maccanti, Macina, Maggioni, Magi, Mandelli, Marattin, Melilli, Molinari, Molteni, Morelli, Mulè, Mura, Muroni, Nardi, Nesci, Occhiuto, Orlando, Paita, Parolo, Pastorino, Perantoni, Rampelli, Rizzo, Rosato, Rotta, Ruocco, Sasso, Scalfarotto, Schullian, Scoma, Serracchiani, Carlo Sibilia, Silli, Sisto, Spadoni, Speranza, Tabacci, Tasso, Varchi, Vignaroli, Raffaele Volpi, Zoffili.

Annunzio di proposte di legge.

In data 10 maggio 2021 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

TRIZZINO: « Disposizioni in materia di morte volontaria medicalmente assistita » (3101);

FOGLIANI e LAZZARINI: « Istituzione del Fondo nazionale per l'accoglienza residenziale dei minori » (3102);

IEZZI: « Disposizioni per la semplificazione degli adempimenti per la partecipazione alle consultazioni elettorali nell'anno 2021 » (3103);

ROSSELLO: « Istituzione dell'Autorità garante dei diritti delle persone anziane » (3104).

Saranno stampate e distribuite.

Adesione di deputati a proposte di legge.

La proposta di legge MATURI ed altri: « Definizione di una specifica classificazione merceologica dell'attività di toelettatura degli animali di affezione » (2984) è stata successivamente sottoscritta dalla deputata Sarli.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

I Commissione (Affari costituzionali):

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE COLLETTI ed altri: « Modifiche alla legge costituzionale 9 febbraio 1948, n. 1, concernenti l'introduzione del ricorso diretto di costituzionalità d'iniziativa di una minoranza parlamentare qualificata e della dichiarazione dell'opinione dissenziente da parte dei giudici della Corte costituzionale » (2953) *Parere della VI Commissione*.

II Commissione (Giustizia):

FERRARESI ed altri: « Modifiche al codice penale e all'articolo 67 del codice di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, in materia di delitti di truffa, circonvenzione di persone incapaci, malversazione o indebita percezione di erogazioni a danno dello Stato e truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche, nonché di interdizione temporanea dagli uffici direttivi delle persone giuridiche e delle imprese, incapacità di ottenere contributi o finanziamenti e tempo necessario per la prescrizione » (3005) *Parere delle Commissioni I, V, VI, IX, X, XII e XIV*.

VI Commissione (Finanze):

CANCELLERI e MARTINCIGLIO: « Modifiche all'articolo 12 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, in materia di compensazione dei crediti maturati dalle imprese nei confronti della pubblica amministrazione » (3069) *Parere delle Commissioni I, V e X*.

VII Commissione (Cultura):

S. 2154. – Senatori NENCINI ed altri: « Istituzione della Giornata nazionale dello spettacolo » (approvata dalla 7ª Commissione permanente del Senato) (3091) *Parere delle Commissioni I, II, V, XII e Commissione parlamentare per le questioni regionali*.

VIII Commissione (Ambiente):

GAGLIARDI ed altri: « Modifiche al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di immersione in mare di manufatti e relitti per la realizzazione di strutture e siti subacquei a fini di protezione e ripopolamento ittico » (2994) *Parere delle Commissioni I, V, VII, X, XIII, XIV e Commissione parlamentare per le questioni regionali*.

X Commissione (Attività produttive):

POTENTI ed altri: « Modifiche all'articolo 8 della legge 29 dicembre 1993, n. 580, in materia di nomina del giudice competente per la vigilanza sul registro delle imprese e del conservatore del medesimo registro » (2985) *Parere delle Commissioni I, II, V e Commissione parlamentare per le questioni regionali*.

XII Commissione (Affari sociali):

CAVANDOLI ed altri: « Introduzione di un Fondo per l'acquisto di impianti di ventilazione e climatizzazione per gli ambienti scolastici » (2969) *Parere delle Commissioni I, V, VI, VII, VIII, X e Commissione parlamentare per le questioni regionali*;

GRILLO ed altri: « Introduzione dell'articolo 70-*bis* del codice della proprietà

industriale, di cui al decreto legislativo 10 febbraio 2005, n. 30, in materia di concessione di licenza obbligatoria per la produzione di medicinali o dispositivi medici in caso di emergenza sanitaria nazionale » (2980) *Parere delle Commissioni I, V, X (*ex *articolo 73, comma 1-*bis*, del Regolamento) e XIV*.

Commissioni riunite X (Attività produttive) e XI (Lavoro):

LOMBARDO ed altri: « Disciplina delle qualifiche di maestro artigiano e di assistente maestro artigiano nonché dell'apprendistato presso le botteghe scuola » (2271) *Parere delle Commissioni I, V, VII, XII, XIV e Commissione parlamentare per le questioni regionali*.

Trasmissione dal Presidente del Senato.

Il Presidente del Senato, con lettera in data 7 maggio 2021, ha comunicato che la 12ª Commissione (Igiene e sanità) del Senato ha approvato, ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento del Senato, una risoluzione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio su un quadro per il rilascio, la verifica e l'accettazione di certificati interoperabili relativi alla vaccinazione, ai *test* e alla guarigione per agevolare la libera circolazione durante la pandemia di COVID-19 (certificato verde digitale) (COM(2021) 130 final) e sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio su un quadro per il rilascio, la verifica e l'accettazione di certificati interoperabili relativi alla vaccinazione, ai *test* e alla guarigione per i cittadini di paesi terzi regolarmente soggiornanti o regolarmente residenti nel territorio degli Stati membri durante la pandemia di COVID-19 (certificato verde digitale) (COM(2021) 140 final) (atto Senato Doc. XVIII, n. 23).

Questa risoluzione è trasmessa alla XII Commissione (Affari sociali) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dalla Corte dei conti.

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 7 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 9/2021 del 22 aprile-6 maggio 2021, con la quale la Sezione stessa ha approvato la relazione concernente la gestione delle risorse destinate al finanziamento degli enti e delle istituzioni di ricerca pubbliche e private.

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla VII Commissione (Cultura).

Trasmissione dal Ministro per i rapporti con il Parlamento.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 5 maggio 2021, ha comunicato, ai sensi dell'articolo 9-*bis*, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, concernente la procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, che il Governo, con notifica 2021/0251/I, ha attivato la predetta procedura in ordine al progetto di regola tecnica relativa allo schema di decreto interministeriale recante approvazione di norme tecniche di prevenzione incendi per gli edifici sottoposti a tutela ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, aperti al pubblico, contenenti una o più attività ricomprese nell'allegato I al decreto del Presidente della Repubblica 1º agosto 2011, n. 151, ivi individuate con il numero 72, ad esclusione di musei e gallerie, esposizioni, mostre, biblioteche e archivi, ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139.

Questa comunicazione è trasmessa alla VIII Commissione (Ambiente) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 5 maggio 2021, ha comunicato, ai sensi dell'articolo 9-*bis*, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, concernente la procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, che il Governo, con notifica 2021/0269/I, ha attivato la predetta procedura in ordine al progetto di regola tecnica relativa alle linee guida dell'Agenzia per l'Italia digitale concernenti gli indici dei domicili digitali delle persone fisiche, dei professionisti e degli altri enti di diritto privato non tenuti all'iscrizione in albi professionali e nel registro imprese (INAD) – articolo 6-*quater* del decreto legislativo 5 marzo 2005, n. 82 – CAD.

Questa comunicazione è trasmessa alla I Commissione (Affari costituzionali) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dal Ministro del lavoro e delle politiche sociali.

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, con lettera in data 6 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 105, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, la relazione concernente lo stato degli investimenti e dell'utilizzo dei finanziamenti relativi agli interventi di competenza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali finanziati con le risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, aggiornata al mese di febbraio 2021 (Doc. CCXL-*bis*, n. 2).

Questa relazione è trasmessa alla XI Commissione (Lavoro).

Trasmissione dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con lettera in data 7 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 50 della legge 23 luglio 2009, n. 99, la relazione concernente l'andamento del processo di liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili, riferita al secondo semestre del 2019 e al primo e al secondo semestre del 2020 (Doc. LXXI-*bis*, n. 4).

Questa relazione è trasmessa alla IX Commissione (Trasporti).

Trasmissione dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 7 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, un documento concernente la posizione del Governo nell'ambito della procedura di consultazione pubblica avviata dalla Commissione europea in materia di reati ambientali – migliorare le norme dell'Unione europea in materia di tutela dell'ambiente attraverso il diritto penale.

Questo documento è trasmesso alla II Commissione (Giustizia) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 10 maggio 2021, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, la proposta di decisione del Consiglio relativa

alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di consiglio di associazione istituito dall'accordo euromediterraneo del 22 aprile 2002 che istituisce un'associazione tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica algerina democratica e popolare, dall'altra (COM(2021) 230 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 230 final – Annex), che è assegnata, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla III Commissione (Affari esteri), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Il Consiglio dell'Unione europea, in data 10 e 11 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi del Trattato sull'Unione europea, la posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il programma Fiscalis per la cooperazione nel settore dell'imposizione fiscale e che abroga il regolamento (UE) n. 1286/2013 (6116/1/21 REV 1), corredata dalla relativa motivazione (6116/1/21 REV 1 ADD 1), che è assegnata in sede primaria alla VI Commissione (Finanze), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dall'Autorità garante per l'infanzia e l'adolescenza.

L'Autorità garante per l'infanzia e l'adolescenza, con lettera in data 4 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 18, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 luglio 2012, n. 168, il conto finanziario della medesima Autorità per l'anno 2020, corredato dalla relazione illustrativa, approvato in data 30 aprile 2021.

Questo documento è trasmesso alla I Commissione (Affari costituzionali), alla V Commissione (Bilancio) e alla XII Commissione (Affari sociali).

Annunzio di provvedimenti concernenti amministrazioni locali.

Il Ministero dell'interno, con lettere in data 28 aprile e 5 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 141, comma 6, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, i decreti del Presidente della Repubblica di scioglimento dei consigli comunali di Montirone (Brescia), Orte (Viterbo), Pontechianale (Cuneo) e Rivalta di Torino (Torino).

Questa documentazione è depositata presso il Servizio per i Testi normativi a disposizione degli onorevoli deputati.

Trasmissione dalla Regione Piemonte.

Il Presidente del Consiglio regionale del Piemonte, con lettera pervenuta in data 6 maggio 2021, ha trasmesso un voto, approvato dal medesimo Consiglio regionale il 4 maggio 2021, volto a richiedere iniziative per contrastare l'elusione fiscale delle multinazionali e l'istituzione di una « Pandemic tax ».

Questo documento è trasmesso alla VI Commissione (Finanze).

Comunicazione di nomine ministeriali.

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 5 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 19, comma 9, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, la comunicazione concernente la conferma, ai sensi dell'articolo 21, comma 2, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, del dottor Francesco Paorici nell'incarico di direttore generale dell'Agenzia per l'Italia digitale.

Questa comunicazione è trasmessa alla I Commissione (Affari costituzionali).

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

ERRATA CORRIGE

Nell'*Allegato A* ai resoconti della seduta del 10 maggio 2021, a pagina 4, prima colonna, trentatreesima riga, le parole: « *e XI* » devono intendersi sostituite dalle seguenti: « *, XI e XII* ».

INTERPELLANZA E INTERROGAZIONI

Intendimenti del Governo in merito alle sanzioni economiche nei confronti di Cuba – 3-02162; 3-02257

A) Interrogazioni

CABRAS, COLLETTI, MANIERO, TRANO, CORDA, GIULIODORI e SAPIA. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*. — Per sapere – premesso che:

il 23 marzo 2021 è stata presentata al Consiglio per i diritti umani dell'Onu una mozione sulle ripercussioni negative delle sanzioni economiche che, oltre a compromettere l'economia di interi Paesi, acuiscono gli effetti della pandemia di Covid-19, soprattutto in termini di vite umane;

tra le sanzioni oggetto della mozione vi sono quelle che sono state imposte a Cuba, Venezuela, Siria e Iran;

la mozione, presentata da Cina, Stato di Palestina e Azerbaijan a nome del Movimento dei Paesi non allineati, è stata approvata con 30 voti a favore, 15 contrari e 2 astenuti;

Alina Duhan, inviata dell'Onu in Venezuela, dopo aver valutato le conseguenze delle sanzioni imposte dagli Stati uniti al Venezuela, ha parlato di « effetti devastanti per la popolazione, specie per la parte più debole, donne, vecchi, bambini ». Nel solo Venezuela sarebbero decina di migliaia le vittime causate direttamente dalle misure sanzionatorie;

Cuba, come noto, è sotto embargo statunitense da più di sessant'anni e l'Amministrazione Trump ha ulteriormente inasprito le misure, arrivando persino a istituire un blocco navale che impedisce l'approvvigionamento di petrolio e, soprattutto, di materiali sanitari;

Cuba possiede un solo spettrometro di massa, strumento imprescindibile per realizzare le analisi dei vaccini, che risale a vent'anni fa e che non può essere sostituito, in quanto le sanzioni impediscono di acquistarne uno nuovo ma anche di ottenere i pezzi di ricambio dell'esistente;

nonostante l'embargo, il 21 marzo 2020, quando l'Italia appariva essere il Paese più colpito dalla pandemia, il Governo cubano inviò nel nostro Paese 53 medici della Brigata Henri Reeve per aiutare i medici della Lombardia, regione dilaniata dalla pandemia;

nonostante tale gesto di generosità e amicizia, il Governo italiano ha deciso di votare contro la suddetta mozione di condanna delle sanzioni che colpiscono, tra gli altri, proprio Cuba, isola su cui scarseggiano generi di prima necessità e medicinali;

va considerato infine che tutte le sanzioni economiche sono misure che colpiscono direttamente le popolazioni e, soprattutto, le categorie più fragili di esse, e solo indirettamente i Governi contro cui sarebbero indirizzate –:

se vi sia stata una specifica indicazione da parte del Ministro interrogato nei

confronti della rappresentanza diplomatica italiana presso le Nazioni unite circa il voto contrario espresso riguardo alla mozione che condannava le conseguenze delle sanzioni economiche;

se il Ministro interrogato abbia avuto in proposito interlocuzioni formali con il Governo di Cuba in seguito alla suddetta votazione;

se il Ministro interrogato intenda adottare iniziative nelle opportune sedi per rivedere la posizione nei confronti delle sanzioni economiche e ripristinare relazioni amichevoli con Cuba. (3-02162)

BONOMO. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*. — Per sapere – premesso che:

il Consiglio per i diritti umani delle Nazioni Unite ha approvato, recentemente, un pacco di trenta risoluzioni, tra cui quella contro le *unilateral coercitive measures* – la risoluzione sulle ripercussioni negative delle misure coercitive unilaterali nel godimento dei diritti umani –, che esorta gli Stati ad eliminare, interrompere l'adozione, il mantenimento o l'applicazione di tali sanzioni contrarie al diritto internazionale e alla Carta delle Nazioni Unite;

la risoluzione A/HRC/46/L.4, presentata dall'Azerbaigian, Cina e Palestina, è stata approvata con 30 voti a favore, 2 astenuti e 15 contro. Tra i no l'Italia e tutti i Paesi europei compattamente;

sta suscitando molte polemiche la decisione dell'Italia di votare contro la risoluzione A/HRC/46/L.4, in particolare perché, tra le sanzioni che la risoluzione condanna ci sono anche quelle applicate contro Stati come Cuba, sottoposta a sanzioni da parte degli Stati Uniti;

la stessa Cuba, lo scorso anno, ha dimostrato enorme solidarietà all'Italia, inviando medici in sostegno della lotta contro il Covid-19. Infatti, poco più di un anno fa, il 21 marzo 2020, arrivavano in Italia – a Torino e a Crema – 53 medici, della Brigada Henry Reeve, provenienti da Cuba, allo scopo di aiutare i medici nella lotta alla pandemia da Coronavirus. I medici del contingente cubano « Henry Reeve » hanno operato in Italia fino a maggio, quando l'emergenza sanitaria è rientrata;

in quei giorni del marzo 2020 tutti gli italiani, i mezzi di informazione, e le istituzioni, si congratulavano con l'isola caraibica che nonostante il blocco economico ed i primi casi di infettati dal virus registrati in patria avevano mandato i loro medici per aiutare il nostro personale medico in difficoltà;

l'Unione europea ha respinto le polemiche sollevate in merito alla questione e chiarito i motivi della contrarietà, spiegando, – con la dichiarazione orale resa durante la sessione con oggetto la Resolution L.4 – EoV nella 46th Session – Item 3 del *UN Human Rights Council*, dalla signora Elisabeth Tichy-Fisslberger, per l'Austria e a nome dell'Unione europea –, che dal punto di vista dell'Unione europea, le misure restrittive devono essere adottate e implementate sempre in accordo con il diritto internazionale, devono rispettare diritti umani e libertà fondamentali e inoltre devono essere « proporzionate » rispetto ai loro obiettivi e ribadendo che le misure da essa adottate sono pienamente in linea con questi criteri e mirano a promuovere gli obiettivi della « *Common Foreign and Security Policy* ». E infine ha ricordato che « tenendo presente la natura e il contenuto di questo progetto di risoluzione, che si sofferma essenzialmente sulle relazioni tra gli Stati invece che sui diritti umani concreti delle persone, l'Unione europea ribadisce la sua posizione secondo cui il Consiglio dei diritti umani non è la sede appropriata per affrontare la questione »;

la risoluzione cubana di condanna dell'embargo statunitense, presentata e votata annualmente in ambito Assemblea generale ONU è stata adottata l'ultima

volta il 7 novembre scorso con 187 voti a favore, tra cui l'Italia e l'Unione europea. Il prossimo voto si terrà nel mese di maggio 2021 –:

quali siano le iniziative che il Governo italiano vorrà mettere in campo per sostenere i cittadini di Cuba gravemente colpiti dal lunghissimo embargo contro l'isola ed offrire dunque concretamente la propria riconoscenza per quanto fatto lo scorso anno in Italia dai medici cubani;

quali iniziative voglia intraprendere il Governo, nelle sedi e nei rapporti internazionali, per porre fine in maniera definitiva all'embargo che tanto prova e addolora la popolazione cubana. (3-02257)

Chiarimenti circa i ritardi relativi all'erogazione dei contributi previsti dal decreto-legge « Rilancio » a sostegno del comparto fiere, congressi e mostre – 3-02118

B) Interrogazione

DEIDDA. — *Al Ministro del turismo, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere – premesso che:

dal 4 dicembre 2020 è *on line*, pubblicato dalla direzione generale Turismo, il decreto contenente in allegato gli elenchi dei beneficiari dei contributi ai sensi del decreto-legge « Rilancio » quali misure urgenti di ristoro degli operatori nel comparto fiere e dei congressi e delle mostre, per le perdite subite a causa dell'annullamento, del rinvio e del ridimensionamento della propria attività a seguito dell'emergenza da Covid-19;

nella pagina viene riportato testualmente: « Al momento sono assegnate le risorse disponibili, pari a 20 milioni di euro. L'importo per ciascun singolo beneficiario è del valore massimo di 800 mila euro. Il Fondo destinato al settore, istituito con decreto-legge n. 34 del 2020, è stato incrementato per l'anno 2020 da destinare al settore specifico ». L'avviso fa seguito al decreto del direttore generale per il turismo del 5 ottobre 2020;

a quanto consta all'interrogante, più beneficiari hanno lamentato, durante incontri pubblici e manifestazioni di proteste, che, a differenza di qualcuno, gli aiuti promessi non siano mai arrivati e che, per altro, ci sia la totale mancanza di informazioni per capirne la causa;

appare sconfortante, dopo un intero anno di inattività, non ricevere le informazioni dovute e assolutamente necessarie per rivendicare un diritto acquisito –:

se siano a conoscenza di quanto sopra esposto e se intendano chiarire, ad oggi, quanti beneficiari hanno ricevuto quanto dovuto e previsto dal decreto di cui in premessa e i motivi dei ritardi lamentati dai beneficiari. (3-02118)

Tempi di adozione del decreto ministeriale per la ripartizione tra le regioni delle risorse relative al completamento dei piani di recupero occupazionale nelle aree di crisi industriale complessa – 2-01139

C) Interpellanza

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, per sapere – premesso che:

la legge 30 dicembre 2020, n. 178, articolo 1, comma 289, stanzia ulteriori risorse pari a 180 milioni di euro sul Fondo sociale per occupazione e formazione volte al completamento dei piani di recupero occupazionale nelle aree di crisi industriale complessa, destinate ai trattamenti di cassa integrazione guadagni straordinaria (Cigs) e di mobilità in deroga nell'anno 2021;

la suddetta disposizione recita: « Al fine del completamento dei piani di recupero occupazionale di cui all'articolo 44, comma 11-*bis*, del decreto legislativo 14

settembre 2015, n. 148, sono stanziate ulteriori risorse per un importo pari a 180 milioni di euro, a valere sul Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *a)*, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, da ripartire tra le regioni con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze »;

l'articolo 44, comma 11-*bis*, autorizza un ulteriore intervento di integrazione salariale straordinaria, previo accordo stipulato in sede governativa presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, con la presenza del Ministero dello sviluppo economico e della regione;

le risorse stanziate all'uopo, coperte a valere sul Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *a)*, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, sono assegnate alle regioni dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali che provvede ad una ripartizione proporzionale alle esigenze rappresentate;

ai sensi dell'articolo 53-*ter* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, le risorse finanziarie di cui sopra, come ripartite ai sensi del predetto articolo 44, comma 11-*bis*, possono essere destinate dalle regioni medesime, nei limiti della parte non utilizzata, alla prosecuzione, senza soluzione di continuità e a prescindere dall'applicazione dei criteri di cui al decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 83473 del 10 agosto 2014, del trattamento di mobilità in deroga, per un massimo di dodici mesi, per i lavoratori che operino in un'area di crisi industriale complessa e che risultino beneficiari di un trattamento di mobilità ordinaria o di un trattamento di mobilità in deroga;

con le disposizioni di cui al suddetto comma 289 dell'articolo 1 dell'ultima legge di bilancio, sarebbe da intendersi chiara la volontà di introdurre una semplificazione, accorpando in un'unica disposizione di carattere generale tutti gli interventi susseguitisi nel tempo che fanno riferimento all'articolo 44, comma 11-*bis*, del decreto legislativo n. 148 del 2015 e che hanno ad oggetto la realizzazione di piani di recupero occupazionale nelle aree di crisi industriale complessa;

al fine di completare i suddetti piani di recupero, autorizzati di anno in anno sulla base di singole disposizioni, la legge di bilancio per il 2021 ha stanziato « ulteriori » risorse aggiuntive da destinare alle finalità dell'articolo 44, comma 11-*bis*, del decreto legislativo n. 148 del 2015 e dell'articolo 53-*ter* del decreto-legge n. 50 del 2017, cioè alla concessione di un ulteriore intervento di integrazione salariale straordinaria, sino al limite massimo di 12 mesi e alla prosecuzione del trattamento di mobilità in deroga, per un massimo di 12 mesi, per i lavoratori di imprese operanti in un'area di crisi industriale complessa;

pur in assenza della proroga delle singole misure, è quindi possibile utilizzare le risorse stanziate dalla legge di bilancio per il 2021 per il completamento degli interventi che traggono origine dall'articolo 44, comma 11-*bis*, del decreto legislativo n. 148 del 2015;

ad oggi non è ancora stato definito e pubblicato il decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali per la ripartizione tra le regioni delle risorse di cui all'articolo 1, comma 289, della legge 30 dicembre 2020, n. 178;

l'articolo 1, comma 291, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, modifica l'articolo 1-*ter* del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, estendendo a tutti i lavoratori della regione Campania l'indennità prevista per i lavoratori delle aree di crisi complessa della regione Campania stessa, e prorogandone, altresì, gli effetti al 2021;

ad oggi gli effetti di quest'ultima disposizione non hanno sortito effetti, in quanto le suddette indennità non sono ancora state erogate dalla regione Campania, la quale, a quanto consta agli

interpellanti, è ancora intenta nell'individuare con le amministrazioni competenti le modalità di erogazione –:

se sia stato completato l'iter di definizione del decreto ministeriale previsto dalle disposizioni citate in premessa e quali iniziative di competenza intenda adottare al fine di un più celere riparto delle risorse in favore dei lavoratori interessati dalle misure di sostegno al reddito.

(2-01139) « Buompane, Villani, Manzo, Adelizzi, Nappi, Gallo, Iorio, Grimaldi ».

Iniziative di competenza volte a superare le criticità relative al funzionamento del portale del processo penale telematico – 3-02142; 3-02256; 3-02258; 3-02261

D) Interrogazioni

MORRONE, BISA, DI MURO, MARCHETTI, PAOLINI, POTENTI, TATEO, TOMASI e TURRI. — *Al Ministro della giustizia*. — Per sapere – premesso che:

la giunta dell'Unione delle camere penali ha proclamato l'astensione dei penalisti dalle udienze per i giorni 29, 30 e 31 marzo 2021, per protesta contro il malfunzionamento del portale del processo penale telematico;

con il decreto-legge n. 137 del 2020 (articolo 24), convertito della legge n. 176 del 2020, è stato previsto che, fino alla scadenza del termine dello stato di emergenza, « il deposito di memorie, documenti, richieste ed istanze indicate dall'articolo 415-*bis*, comma 3, del codice di procedura penale presso gli uffici delle procure della Repubblica presso i tribunali avviene, esclusivamente mediante deposito dal portale del processo penale telematico ». Con il successivo decreto del Ministro della giustizia del 13 gennaio 2021 (« Deposito di atti, documenti e istanze nella vigenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 ») l'obbligo di deposito in forma esclusivamente telematica è stato esteso all'istanza di opposizione all'archiviazione, alla denuncia (articolo 333 codice di procedura penale), alla querela (articolo 336 codice di procedura penale) e alla relativa procura speciale, alla nomina del difensore e alla rinuncia o revoca del mandato (articolo 107 codice di procedura penale);

le Camere penali denunciano la farraginosità del sistema del « portale del penale », che altro non è che il « portale delle Procure della Repubblica », un sistema che « nasce già obsoleto, ma soprattutto presenta continui guasti e inconvenienti tecnici, che ne impediscono il funzionamento », mettendo così a rischio il rispetto dei termini processuali e, in definitiva, l'esercizio stesso del diritto di difesa: l'impossibilità di accredito da parte dei difensori; la mancanza di certificazione dell'esito positivo delle operazioni di deposito degli atti; frequente impossibilità di accedere al fascicolo pur dopo il deposito della nomina;

spesso e sovente a livello locale, i singoli difensori nei diversi procedimenti e le Camere penali territoriali hanno assunto iniziative di protesta, segnalando ai capi degli uffici di procura l'impossibilità di esercitare le prerogative difensive collegate alla fase del procedimento;

la protesta contro le disfunzioni del portale telematico si accompagna ad una critica radicale che le Camere penali rivolgono al sistema della giustizia penale e alla grave crisi di autorevolezza che sta attraversando la magistratura;

appaiono inoltre inaccettabili le prese di posizione dei procuratori, che hanno agito a macchia di leopardo: in alcuni casi si è negata l'esistenza del problema, in altri si è attribuito il cattivo funzionamento del meccanismo alla incapacità tecnica degli avvocati. In alcune sedi si è giunti ad autorizzare anche le forme di deposito tradizionale, salvo paventare il concreto rischio di future declaratorie di inammissibilità –:

quali chiare e concrete iniziative di competenza intenda assumere per risol-

vere, nel più breve tempo possibile, l'evidente malfunzionamento dei portali, che sta determinando una grave lesione dei diritti dei cittadini sottoposti a procedimento penale e delle persone offese che non vedono garantita la loro rappresentanza e la loro difesa tecnica;

se il Ministro interrogato non reputi opportuno assumere iniziative per la previsione di un regime che consenta anche di ricorrere al deposito nelle forme tradizionali fino al raggiungimento della completa efficienza del sistema in tutto il territorio nazionale. (3-02142)

VARCHI e MASCHIO. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere – premesso che:

la giunta dell'Unione delle camere penali ha proclamato l'astensione dei penalisti dalle udienze per i giorni 29, 30 e 31 marzo 2021, per protesta contro il malfunzionamento del portale del processo penale telematico;

l'articolo 24 del decreto-legge n. 137 del 2020 ha previsto, infatti, che, fino alla scadenza del termine dello stato di emergenza, « il deposito di memorie, documenti, richieste ed istanze indicate dall'articolo 415-*bis*, comma 3, del codice di procedura penale presso gli uffici delle procure della repubblica presso i tribunali avviene, esclusivamente, mediante deposito dal portale del processo penale telematico »;

con il successivo decreto del Ministro della giustizia del 13 gennaio 2021 l'obbligo di deposito in forma esclusivamente telematica è stato esteso all'istanza di opposizione all'archiviazione, alla denuncia, alla querela e alla relativa procura speciale, alla nomina del difensore e alla rinuncia o revoca del mandato;

in particolare, le Camere penali denunciano la farraginosità del sistema del « portale del penale », che altro non è che il « portale delle Procure della Repubblica », un sistema che « nasce già obsoleto, ma soprattutto presenta continui guasti e inconvenienti tecnici, che ne impediscono il funzionamento », mettendo così a rischio il rispetto dei termini processuali e, in definitiva, l'esercizio stesso del diritto di difesa;

come si legge nella nota, a livello locale, i singoli difensori e le Camere penali territoriali hanno assunto iniziative di protesta segnalando ai capi degli uffici di procura l'impossibilità di esercitare le prerogative difensive collegate alla fase del procedimento, ma le procure hanno agito a macchia di leopardo: « in alcuni casi si è negata l'esistenza del problema, in altri si è attribuito il cattivo funzionamento del meccanismo alla incapacità tecnica degli avvocati. In alcune sedi si è giunti ad autorizzare anche le forme di deposito tradizionale, salvo paventare il concreto rischio di future declaratorie di inammissibilità »;

la protesta contro le disfunzioni del portale telematico si accompagna ad una critica radicale che le Camere penali rivolgono al sistema della giustizia penale, dalle strutture fatiscenti alla inadeguatezza dei provvedimenti assunti per l'operatività dei singoli uffici giudiziari, fino alla grave crisi di autorevolezza che sta attraversando la magistratura e di cui il « caso Palamara » è solo la punta dell'*iceberg;*

tale situazione dovrebbe concludersi il 30 aprile 2021, termine ultimo ad oggi per le misure di emergenza di contrasto alla pandemia, ma inequivocabili sono gli annunci di provvedimenti di proroga di tutte queste misure e, in generale, di una volontà di digitalizzazione del processo penale –:

se il Governo sia a conoscenza dei gravi fatti esposti in premessa e quali immediate iniziative di competenza anche normative, intenda assumere per sanare le disfunzionalità del processo penale telematico, introducendo, almeno fino al raggiungimento della completa efficienza del sistema in tutto il territorio nazionale, un doppio regime che consenta l'accesso an-

che alle modalità tradizionali di deposito e accesso ai fascicoli, in presenza di un malfunzionamento dei portali. (3-02256)

DORI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere – premesso che:

il decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, recante « Ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19 », ha introdotto alcune disposizioni in tema di deposito degli atti processuali penali, anche in deroga alle vigenti regole. Tali previsioni sono essenzialmente contenute nell'articolo 24, che disciplina il deposito in procura di memorie, documenti, richieste, istanze di cui all'articolo 415-*bis*, comma 3, codice di procedura penale;

la norma prevede espressamente che tale adempimento « avviene, esclusivamente, mediante deposito dal portale del processo penale telematico »;

considerato il perdurare dell'emergenza Covid-19, il decreto del Ministro della giustizia del 13 gennaio 2021, pubblicato in *Gazzetta ufficiale* 21 gennaio 2021, ha stabilito ulteriori modalità eccezionali di deposito degli atti, documenti e istanze e ha ampliato l'elenco individuato dal decreto-legge n. 137 del 2020;

attualmente, tutti i depositi devono avvenire a cura degli avvocati esclusivamente tramite il portale del processo telematico e con le modalità individuate dal provvedimento del direttore generale dei sistemi informativi automatizzati del Ministero della giustizia n. 10667 del 4 novembre 2020;

le nuove modalità telematiche di fruizione del sistema giustizia se, da un lato, rappresentano una riforma auspicata e innovativa, dall'altro, non si sono rivelate esenti da criticità tecnico-operative;

oltre alle ripetute interruzioni dei servizi informatici, la situazione è aggravata dall'impossibilità di depositare gli atti processuali penali in formato cartaceo, in quanto modalità non riconosciuta dalle norme vigenti in materia;

al riguardo si segnala una nota emanata l'11 febbraio 2021 dal « Dipartimento Organizzazione Giudiziaria, del Personale e dei Servizi Direzione Generale per i Sistemi Informativi Automatizzati » del Ministero della giustizia, con la quale, per consentire l'aggiornamento e il ripristino dei servizi informatici bloccati, è stato disposto che « gli atti urgenti dovranno essere gestiti secondo quanto previsto dall'articolo 8 del decreto ministeriale n. 264 del 2000 »;

l'articolo 8, comma 1, del decreto ministeriale n. 264 del 2000 (« Regolamento recante norme per la tenuta dei registri presso gli uffici giudiziari ») prevede che: « In caso di interruzione del funzionamento del sistema informatico l'ufficio provvede alla ricezione degli atti apponendo su ciascuno di essi la data, l'ora, se richiesta dalla legge o dalla natura dell'atto, e un numero progressivo provvisorio. Gli atti vengono, successivamente inseriti nel sistema informatico secondo l'ordine risultante dalla data e dal numero provvisorio »;

sono numerose le Associazioni forensi e i consigli dell'ordine che continuano a segnalare il malfunzionamento del portale dei servizi telematici del Ministero della giustizia. Come ha evidenziato l'Associazione italiana giovani avvocati (Aiga) in una lettera del 20 febbraio 2021 alla Ministra Marta Cartabia, tale malfunzionamento « di fatto ci impedisce di svolgere regolarmente l'attività professionale a causa delle continue, prolungate e ripetute interruzioni del servizio »;

tale situazione compromette gravemente il diritto di difesa costituzionalmente garantito –:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda porre in essere per risolvere le

problematiche relative al funzionamento del portale dei servizi telematici del Ministero della giustizia, anche attraverso l'individuazione di appositi fondi del *Next Generation EU* finalizzati al suo potenziamento, prevedendo sempre un metodo alternativo di deposito degli atti in ogni caso in cui non sia possibile il deposito telematico, in modo da garantire per ogni cittadino l'effettività del diritto di difesa. (3-02258)

GAGLIARDI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere – premesso che:

la legge n. 176 della 2020 ha introdotto l'obbligo del deposito telematico delle memorie di cui all'articolo 415-*bis* codice di procedura penale. Il decreto del Ministro della giustizia del 13 gennaio 2021 estendeva poi tale procedura obbligatoria al deposito di diversi altri atti propri del procedimento penale, dalla querela sino alla nomina del difensore fiduciario;

dopo una prima fase di utilizzo, è stato tuttavia riscontrato come il portale del processo telematico non sia ancora tecnicamente idoneo a garantirne il corretto funzionamento. Il sistema, ad oggi, presenta continue anomalie e subisce ripetute sospensioni del servizio che ne rendono praticamente impossibile l'utilizzo;

oltre a ciò, sono state riscontrate nella struttura diverse criticità, al momento insuperabili. Tra queste, non in via esaustiva, a quanto consta all'interrogante il mancato coordinamento con il mod.21, che comporta l'inaccessibilità al fascicolo da parte del difensore sino al momento di inserimento della nomina (la lavorazione degli atti da parte del personale comporta fisiologicamente un ritardo nella possibilità per il difensore di accedere alla documentazione), la preclusione di utilizzarlo per il deposito di nomine nei procedimenti davanti al giudice di pace, la impossibilità di caricare *file* di dimensioni superiori a 30 *megabyte;*

questi problemi incidono concretamente sul diritto di difesa, comprimendo di fatto i termini processuali: il ritardo nell'accesso, non imputabile al difensore, non viene comunque scorporato dal termine previsto per l'attività difensiva;

nella pratica, le singole procure stanno affrontando le indicate criticità emanando autonome circolari e contribuendo a predisporre con i locali uffici giudiziari protocolli finalizzati a consentire il deposito di tali atti anche con modalità non telematiche. Tutto questo, oltre che creare una intollerabile forma di « federalismo » processuale e giudiziario, pare stia avvenendo in contrasto con il sistema di gerarchia delle fonti previsto nel nostro ordinamento e senza garanzie sul riconoscimento di tali protocolli;

non può essere tollerato che il diritto di difesa di un cittadino venga limitato dal malfunzionamento di un portale di deposito degli atti reso obbligatorio senza almeno un periodo di prova. È perciò necessario che il sistema di deposito telematico nel processo penale non permanga obbligatorio sino a quando non sia formato un portale in grado di renderlo effettivo e, nell'attesa, venga garantita ai difensori la possibilità di depositare gli atti di cui alla legge n. 176 del 2020, e successive integrazioni, anche nella forma tradizionale, ovvero mediante il deposito cartaceo in cancelleria –:

quali iniziative di competenza il Ministro interrogato intenda adottare al fine di garantire, in attesa del corretto funzionamento del processo penale telematico, il pieno diritto di difesa dei soggetti indagati ed imputati nel procedimento penale, anche per il tramite della istituzione di un regime transitorio che sospenda l'obbligatorietà dell'utilizzo del deposito telematico nel processo penale e ripristini alternativamente la facoltà del deposito manuale degli atti in cancelleria. (3-02261)

Iniziative di competenza per incentivare e implementare l'istituto della mediazione civile – 3-02254; 3-02259

E) Interrogazioni

FERRI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere – premesso che:

gli strumenti alternativi per la risoluzione delle controversie (cosiddetti *alternative dispute resolution*, Adr) e l'istituto della mediazione civile, in particolare, rappresentano uno strumento fondamentale per l'ammodernamento e la funzionalizzazione del processo civile, con effetti deflattivi che si ripercuotono in un migliore andamento del sistema giurisdizionale nel suo complesso;

secondo le statistiche del Ministero della giustizia, negli ultimi cinque anni si è registrato un costante aumento delle adesioni e degli accordi raggiunti a seguito della mediazione, a conferma di come i costi più sostenuti da affrontare e i più rapidi tempi di definizione (negli ultimi cinque anni, 126 giorni in media, contro i più di 500 giorni per il solo primo grado di giudizio del processo civile) rappresentino un percorso preferenziale per una platea sempre più ampia di cittadini e imprese;

nonostante i risultati siano positivi e l'andamento ottimale, l'attuale fase pandemica e l'avvio della fase di rilancio che si avrà con il *Recovery plan* impongono il rafforzamento e l'efficientamento del sistema-giustizia attraverso il potenziamento delle Adr, anche per non perdere importanti occasioni sul piano degli investimenti;

nella stessa audizione parlamentare del 15 marzo 2021, la Ministra interrogata sottolineava il « grande potenziale » della mediazione civile e la necessità di estenderne l'applicazione e la sua promozione da parte dello stesso giudice;

in media solo l'8 per cento del totale delle mediazioni delegate dal giudice ricadono su materie non obbligatorie, anche e per effetto di un sistema di valutazione del magistrato che non tiene debitamente conto delle controversie definite attraverso gli Adr;

a tal fine, appare urgente aggiornare i criteri di valutazione di professionalità del magistrato, valorizzando l'attivazione della mediazione civile da parte di quest'ultimo, così da evitare che l'Adr infici indirettamente il numero di procedimenti e processi definiti dal giudice e, quindi, indirettamente, la sua valutazione;

del pari, per le controversie in materia di obbligazioni contrattuali pare utile valutare di portare a regime la previsione dell'articolo 3, comma 6-*ter*, del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 marzo 2020, n. 13, in relazione alla configurazione del preventivo esperimento del procedimento di mediazione quale condizione di procedibilità della domanda, soprattutto in considerazione degli riflessi economici generati dalla pandemia sui rapporti commerciali e fra privati;

nell'ottica di potenziare l'istituto andrebbero definite delle *best practices*, anche tramite linee guida o circolari, per ridurre i flussi del settore civile attraverso la mediazione, prevedendo, ad esempio, l'obbligo di valutare se disporre la mediazione delegata ovvero la condanna al versamento di una somma pari al contributo unificato dovuto dalla parte costituita che non ha partecipato al procedimento di mediazione senza giusto motivo;

forme di incentivazione fiscale appaiono indispensabili per la rapida implementazione e buona riuscita dell'istituto: in tale ottica, pare ovviare alla mancata attuazione (dal 2011) dell'articolo 20 del decreto legislativo 4 marzo 2010, n. 28, che prevede, in favore delle parti che corrispondono l'indennità agli abilitati alla mediazione, un credito d'imposta fino a

500 euro, valutando anche l'innalzamento di predetta soglia –:

quali iniziative di competenza la Ministra interrogata intenda assumere al fine di estendere, incentivare e implementare l'istituto della mediazione civile, prendendo in considerazione anche gli aspetti di cui in premessa, in un'ottica di rafforzamento del sistema-giustizia e di ammodernamento del Paese sul piano giurisdizionale. (3-02254)

D'ORSO. — *Al Ministro della giustizia, al Ministro dell'economia e delle finanze*. — Per sapere – premesso che:

la mediazione civile è disciplinata dal decreto legislativo n. 28 del 4 marzo 2010. Gli articoli 17 e 20 del citato decreto hanno previsto una serie di esenzioni d'imposta — totali o parziali — e di ulteriori agevolazioni fiscali, sotto forma di credito di imposta, in ogni tipo di procedura di mediazione, nonché una specifica esenzione dal pagamento della indennità dovuta all'organismo di mediazione, per l'attività prestata, nella mediazione a condizione di procedibilità o obbligatoria prevista dall'articolo 5, comma 1, del decreto. Ciò allo scopo di promuovere e incoraggiare, sotto l'aspetto dell'onere economico, la ricerca di un accordo amichevole per la composizione di una controversia;

in particolare, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 28 del 2010, « alle parti che corrispondono l'indennità ai soggetti abilitati a svolgere il procedimento di mediazione presso gli organismi è riconosciuto, in caso di successo della mediazione, un credito d'imposta... ». Sempre la stessa disposizione richiama, espressamente, il « Fondo unico giustizia » quale fondo istituito presso il Ministero della giustizia destinato a finanziare le agevolazioni fiscali previste;

l'articolo 20 prevede poi, al secondo comma, che entro il 30 aprile di ogni anno (a decorrere dal 2011), con decreto del Ministero della giustizia, sia determinato l'ammontare delle risorse a valere sulla quota del Fondo unico di giustizia, destinato alla copertura delle minori entrate derivanti dal credito d'imposta di cui al comma 1 e relativo alle mediazioni concluse nell'anno precedente. La norma prosegue stabilendo che « Con il medesimo decreto è individuato il credito d'imposta effettivamente spettante in relazione all'importo di ciascuna mediazione in misura proporzionale alle risorse stanziate e comunque nei limiti indicati dal comma 1 »;

pare che, fin dall'entrata in vigore del decreto in questione, il credito di imposta per la mediazione di cui all'articolo 20 del decreto citato, ad oggi, non sarebbe concretamente fruibile, in quanto la concessione di siffatto credito relativo alle mediazioni concluse nell'anno precedente presuppone l'adozione di un decreto del Ministero della giustizia che fornisca chiarimenti circa le modalità operative per il relativo utilizzo e ne determini la misura e la copertura finanziaria. Tale decreto pare però non essere ancora stato ancora emanato;

va considerato che la mediazione civile ha come scopo principale quello di ridurre il numero di nuove controversie giudiziarie, in quanto misura deflattiva che garantisce ai cittadini tempi più veloci, costi certi e vantaggi fiscali –:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti sopra esposti e quali iniziative di competenza ritenga opportuno adottare per addivenire al più presto — anche attraverso l'emanazione di un decreto ministeriale come previsto dalla normativa citata — alla soluzione delle criticità sopra esposte che rischiano di far venir meno la finalità propria della mediazione civile, con evidenti ricadute negative in termini di deflazione dei procedimenti civili. (3-02259)

Iniziative di competenza volte ad assicurare adeguati servizi postali anche nei piccoli comuni, con particolare riferimento al comune di Olzai (Nuoro) – 3-02062

F) Interrogazione

DEIDDA. — *Al Ministro dello sviluppo economico*. — Per sapere – premesso che:

Poste Italiane, fin dal 12 marzo 2020, vale a dire in corrispondenza con l'inizio dell'emergenza epidemiologica in atto, da quel che si apprende, avrebbe ridotto l'orario di apertura dei propri sportelli nel comune di Olzai, prevedendo, in particolare, l'apertura per solo tre giorni a settimana, con la presenza di unico impiegato a servizio del pubblico;

recentemente si è potuto apprendere dagli organi di stampa che il sindaco del medesimo comune ha annunciato di aver diffidato la società al fine di ottenere la riapertura del medesimo sportello per tutti i giorni della settimana;

appare necessario procedere con il ripristino immediato dell'ordinario orario di apertura dell'unico presidio postale del comune, nonché adottare provvedimenti per il superamento di tutte le ulteriori criticità riscontrate, tra le quali, la mancanza di continuità del personale preposto all'ufficio e l'assenza di uno sportello automatico Atm del circuito Postamat;

la società Poste italiane ha inteso ricomprendere tra i propri obiettivi primari quello della lotta contro lo spopolamento e il taglio dei servizi nei piccoli comuni, riscuotendo, per questo motivo, un notevole apprezzamento tra tutta la popolazione;

tali obiettivi sono stati anche sottolineati nell'incontro annuale che Poste Italiane organizza con i sindaci e che, nella medesima occasione, per il 2019, la società prevedeva di: avviare programmi di educazione finanziaria e digitale; dotare i comuni di POS gratuiti per i servizi di pagamento digitale; utilizzare mezzi « *green* » per il recapito della posta; di installare dei *locker* nei comuni privi di ufficio postale, al fine di semplificare le operazioni di consegna dei pacchi e il pagamento dei bollettini, nonché di cassette postali *smart* a tecnologia digitale; attivare servizi di informazione per i cittadini; realizzare nuovi eventi filatelici per meglio valorizzare le tradizioni e le varie realtà del territorio nazionale;

appare innegabile l'essenzialità ed indispensabilità del servizio offerto da Poste Italiane e che, in particolare, nel periodo attuale, la contrazione degli orari di apertura, determinando una concentrazione del flusso dell'utenza, risulta assolutamente incompatibile con le norme atte ad evitare gli assembramenti –:

se sia a conoscenza di quanto sopra esposto e quali iniziative, per quanto di competenza, intenda adottare affinché sia assicurato un adeguato servizio, in condizioni di sicurezza, e sia dato seguito alle legittime richieste della comunità di Olzai, come anche recentemente ribadite nella nota trasmessa dall'amministrazione comunale. (3-02062)

Iniziative volte a tutelare il comparto automobilistico italiano in relazione al piano industriale del gruppo Stellantis – 3-02202; 3-02260

G) Interrogazioni

MONTARULI. — *Al Ministro dello sviluppo economico*. — Per sapere – premesso che:

nell'ambito della procedura prevista da decreto-legge « Liquidità », lo scorso anno, il Ministero dell'economia e delle finanze ha dato via libera alla garanzia statale sottoscritta da Sace sul prestito da 6,3 miliardi di euro di Intesa Sanpaolo a Fca, con l'obiettivo di preservare e rafforzare la filiera *automotive* italiana e a

rilanciare gli investimenti, l'innovazione e l'occupazione in un settore strategico per il futuro economico e industriale del Paese;

Fca, pur avendo sede legale in Olanda e quella fiscale a Londra, sosteneva che il prestito fosse indispensabile per la ripartenza delle produzioni in Italia e la prosecuzione dei principali progetti di investimento negli impianti italiani del gruppo;

in data 16 gennaio 2021 nasce Stellantis, il quarto costruttore automobilistico al mondo in termini di volumi e fatturato, frutto della fusione tra in gruppi automobilistici Fca e Psa;

la nuova realtà produttiva, come si può apprendere navigando su una nota piattaforma che mette in correlazione domande e offerte di lavoro, è alla ricerca di numerosi profili professionali, per un totale di circa settecento nuove assunzioni. Tuttavia, tali nuove posizioni, escluse una manciata che riguardano gli stabilimenti di Modena e Torino, sono tutte rivolte all'estero;

a parere all'interrogante, è inaccettabile che un gruppo produttivo che dall'Italia ha ricevuto molto, delocalizzi quasi interamente all'estero la propria produzione ed avvii un piano strategico per le assunzioni senza alcuna reazione da parte dei rappresentanti del Governo, compromettendo il futuro degli impianti produttivi italiani;

è necessario che i rappresentanti del Governo riconoscano quanto prima la strategicità del settore *automotive* per lo sviluppo dell'industria del nostro Paese;

tuttavia, al momento della fusione il Governo non ha provveduto a richiedere le giuste garanzie occupazionali per l'Italia;

il sindaco di Torino tardivamente avrebbe scritto al Governo, per chiedere risorse destinate all'*automotive*, e a Stellantis, benché da parte del gruppo non ci sia nessuna garanzia su investimenti concreti e piani occupazionali per l'Italia –:

quali urgenti iniziative di competenza il Governo intenda intraprendere per evitare che il nostro Paese venga ripetutamente ignorato nei piani di sviluppo dell'ex Fca e del gruppo Stellantis. (3-02202)

CAIATA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dello sviluppo economico, al Ministro dell'economia e delle finanze*. — Per sapere – premesso che:

il gruppo Stellantis nasce dalla fusione tra Psa e Fiat Chrysler Automobiles, dando origine al quarto costruttore automobilistico più importante al mondo con all'interno marchi prestigiosi quali Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Dodge, DS, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot e Ram;

la globalizzazione e l'internazionalizzazione devono essere occasioni di sviluppo e di ottimizzazione del *know-how* in termini di mercato e tecnologia per l'industria italiana;

nel caso di Fca – come ebbe già modo di sottolineare lo stesso Marchionne – si è sempre stati consapevoli dell'importanza delle fusioni per affrontare le sfide della mobilità del futuro senza però mai perdere l'identità e la storia dell'auto italiana;

oggi lo stabilimento di Melfi è la più importante realtà italiana ed europea produttiva della Fca con il suo ricco *know-how* e le nuove infrastrutture, dove vengono prodotte la Jeep Renegade e la 500X;

l'industria automobilistica Lucana, la più moderna del settore, a causa delle strategie aziendali della francese Psa che vanta anche la nuova piattaforma eVmp per le elettriche di nuova generazione, si trova costretta a razionalizzare i costi col rischio di ridurre una linea di assemblaggio, anziché puntare ancora di più sull'elettrico;

la condivisione delle architetture è un pilone portante del nuovo gruppo automobilistico Stellantis che imprimerà una forte accelerazione all'elettrificazione dei marchi targati Fca;

nella nuova era della mobilità, Melfi vanta – nell'ampia presenza geografica del gruppo Stellantis – una posizione strategica naturale nello scambio commerciale europeo e mondiale, essendo la naturale culla del Mediterraneo;

lo Stato italiano ha garantito un prestito da 6,3 miliardi di euro erogato ad Fca da Intesa Sanpaolo, allo scopo di garantire i livelli occupazionali degli stabilimenti produttivi – ivi compreso l'indotto che ne deriva – ed un piano industriale che veda la Nazione Italia protagonista europea e mondiale dell'industria dell'auto;

lo stabilimento di Melfi, oltre ad essere il sito produttivo più importante del gruppo Stellantis, è anche la più importante realtà produttiva industriale lucana con circa 7.000 addetti, che si raddoppiano se si considera l'indotto che ne deriva;

la continua ed inarrestabile crisi economica a causa della pandemia da COVID-19 ha già dato vita ad una delle peggiori recessioni economiche che l'Italia fronteggerà con il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr);

il Pnrr potrà essere l'opportunità per investire nella creazione di una rete di rifornimento di colonnine a rapida erogazione elettrica sulla rete autostradale e nei centri urbani, favorendo la mobilità sostenibile e con essa il mercato delle autovetture ibride ed elettriche;

gli esuberi che deriverebbero dalla eventuale contrazione della produzione automobilistica graverebbero ancora una volta sulle casse dello Stato con il ricorso all'uso prolungato degli ammortizzatori sociali;

benché il Ceo del nuovo gruppo Stellantis abbia dichiarato che al centro del progetto ci sono le persone, intese sia come dipendenti che come clienti, oggi non ci sono ancora ampie garanzie sul futuro dei cinque stabilimenti italiani nel redigendo piano industriale pur esprimendo il comparto nazionale delle eccellenze;

per lo stabilimento di Melfi il progetto aziendale Stellantis prevederebbe anche importanti investimenti per l'elettrificazione e la produzione della Compass –:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa, quali iniziative, per quanto di competenza, intendano adottare affinché l'industria automobilistica italiana e con essa lo stabilimento di Melfi – nel redigendo piano industriale del gruppo Stellantis – siano salvaguardati nell'ambito della filiera automotiva mondiale. (3-02260)

Iniziative per attivare in sede di Unione europea le procedure per la proroga delle disposizioni che consentono l'uso in deroga di biocidi ai sensi del regolamento (UE) n. 528/2012 – 3-02143

H) Interrogazione

CAON. — *Al Ministro della salute.* — Per sapere – premesso che:

il decreto-legge 14 gennaio 2021, n. 2, recante ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha disposto la proroga dello stato di emergenza fino al 30 aprile 2021;

il documento della Commissione europea – DG Sanità del 20 marzo 2020 ha sollecitato gli Stati ad adottare « Misure per aumentare la disponibilità di prodotti disinfettanti » ed altri misure necessarie a contrastare la diffusione del virus;

nell'ambito delle misure per la prevenzione e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, ai fini della tutela della salute pubblica, risulta essenziale che

gli operatori sanitari e i cittadini abbiano accesso agli strumenti di sanificazione delle superfici e dell'aria, al fine di ridurre la diffusione del virus, i cosiddetti biocidi;

nella riunione dei rappresentanti delle autorità competenti degli Stati membri per l'attuazione del regolamento (UE) n. 528/2012 relativo alla messa a disposizione sul mercato e all'uso dei biocidi, svoltasi a Bruxelles il 25-26 settembre 2020, è stata indicata e sostenuta la possibilità di concedere proroghe per la messa a disposizione dei biocidi autorizzati ai sensi dell'articolo 55, paragrafo 1, del regolamento medesimo;

con decreto direttoriale del 7 ottobre 2020, dell'Ufficio I – affari generali e prodotti di interesse sanitario diversi dai dispositivi medici della direzione generale dei dispositivi medici e del servizio farmaceutico, era stato dato seguito alla raccomandazione emersa nella citata riunione rinnovando per un periodo di 180 giorni le autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'articolo 55, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 528/2012 e prevedendo la riapertura dei termini di presentazione delle richieste di autorizzazione in deroga *ex* articolo 55, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 528/2012;

tale decreto era stato adottato nella previsione che lo stato di emergenza terminasse il 15 ottobre 2020 –:

se non ritenga opportuno, in considerazione dell'emergenza pandemica in atto, attivare le procedure per richiedere alla Commissione europea un ulteriore prolungamento della deroga in atto ai sensi articolo 55, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 528/2012, limitatamente ai biocidi di cui ancora si registri la carenza sul mercato. (3-02143)

Elementi in ordine ai criteri di somministrazione dei vaccini per la prevenzione delle infezioni da Covid-19, alla luce di criticità verificatesi presso il centro vaccinale Nelson Mandela* Forum *di Firenze – 3-02101

I) Interrogazione

DONZELLI, ROTELLI e DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro della salute*. — Per sapere – premesso che:

sul sito della trasmissione « Le Iene » è stato annunciato un servizio dal titolo: « Firenze: dosi buttate via e vaccini ad amici, mogli e figli ? »;

con l'inchiesta giornalistica, nata da una segnalazione del consigliere regionale della Toscana Francesco Torselli, si svela la metodologia di somministrazione dei vaccini Covid-19 presso il più grande centro vaccinale della Toscana, il Mandela *forum* di Firenze;

in particolare dalle registrazioni e dalle testimonianze audio/video si può constatare che molte dosi vengono buttate a fine giornata e che per non sprecare le dosi da buttare verrebbero vaccinati amici, parenti e amici senza una lista con selezioni in base a criteri di pubblica utilità –:

se si sia a conoscenza di queste anomalie e se si verifichino solo a Firenze;

quante siano le dosi fino ad oggi utilizzate e quante persone siano state in realtà vaccinate in tutta Italia dall'inizio della campagna di vaccinazione;

se si sia pensato a una lista di riserva per somministrare le dosi di vaccino in caso di assenze dei titolari o di avanzi dovuti ad altri fattori;

se ci siano altre segnalazioni similari pervenute. (3-02101)

DISEGNO DI LEGGE: CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 30 APRILE 2021, N. 56, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI TERMINI LEGISLATIVI (A.C. 3075)

A.C. 3075 – Questione pregiudiziale

QUESTIONE PREGIUDIZIALE

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge 30 aprile 2021, n. 56, recante disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, è ancora una volta espressione della preoccupante tendenza all'eccessivo ricorso alla decretazione di urgenza consolidatosi nell'ultimo anno, spesso motivato dalla proroga delle misure per gestire la pandemia da COVID-19, ma il più delle volte proposto a discapito di una più chiara e idonea legislazione ordinaria;

il provvedimento in esame rappresenta l'ennesimo caso in cui si provvede attraverso la decretazione d'urgenza a prorogare disposizioni del tutto diverse tra loro per quanto attiene alla materia trattata, accomunate dalla sola circostanza che non si è riusciti a rispettare la relativa scadenza temporale;

il provvedimento, in estrema sintesi, contiene disposizioni in materia di lavoro agile, prorogando quello « semplificato nelle pubbliche amministrazioni » ed eliminando la percentuale minima del 50 per cento, prevista per ogni Amministrazione, del personale in lavoro agile; sancisce la proroga dei termini di validità di documenti di riconoscimento e di identità, nonché di permessi e titoli di soggiorno e documenti di viaggio; proroga i termini relativi a rendiconti e bilanci degli enti locali, delle Regioni e delle Camere di commercio, e quelli per il riequilibrio finanziario degli enti locali;

con riferimento alle attività di elaborazione della deliberazione dei rendiconti di gestione riferiti all'esercizio 2020 è opportuno rilevare come la difficoltà nella quale gli stessi enti versavano a causa del protrarsi della situazione di emergenza, tuttora in corso, erano note da tempo e non necessitavano di un intervento d'urgenza;

in maniera analoga era ampiamente prevedibile che il perdurare della difficile congiuntura economica avrebbe reso necessaria una maggiore estensione temporale delle norme del regime temporaneo in materia di *golden power*, già prorogato fino al 30 giugno 2021 dall'articolo 10-*ter* del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, con una disposizione, anch'essa inserita in un provvedimento d'urgenza, di cui era prevedibile l'inadeguatezza sotto il profilo dell'estensione temporale;

siamo dunque al cospetto di misure necessarie, ma che scaturiscono da interventi trattati con approssimazione e attraverso provvedimenti che non ne hanno garantito uno studio puntuale;

oltre alle misure elencate, il provvedimento contiene la proroga di termini in materia di patenti di guida, rendicontazione da parte di imprese ferroviarie, navi da crociera e revisione periodica dei veicoli, la proroga delle modalità semplificate per lo svolgimento degli esami di abilitazione degli esperti di radioprotezione e dei medici autorizzati, nonché dei

consulenti del lavoro, la proroga della sospensione della revoca degli stanziamenti dei Fondi investimenti;

a quanto sin qui esposto, e che delinea con chiarezza il carattere non omogeneo del decreto, si aggiungono le disposizioni in merito agli interventi finanziati dal Fondo per lo sviluppo e la coesione e quelle in materia di ordinamento penitenziario, misure di natura ordinamentale che avrebbero potuto essere trattate in provvedimenti di natura ordinaria, consentendo l'opportuno confronto parlamentare;

il decreto è dunque caratterizzato da articoli che, al pari dei precedenti decreti, recano proroga di termini che includono disposizioni eterogenee e in parte tali da non giustificare l'urgenza richiesta dal decreto, e si risolve in un testo dal contenuto disorganico ed eterogeneo, che si pone in contrasto con quanto stabilito dall'articolo 77 della Costituzione in materia di decretazione d'urgenza;

inoltre, l'eccessivo ricorso a decreti legge, che spesso intervengono più volte sulle medesime disposizioni in un tempo ravvicinato, genera una sovrapposizione di norme e proroghe che minano la certezza del diritto, presupposto fondamentale di una società ben funzionante, oltre che la semplificazione del processo normativo;

nella sentenza n. 22 del 2012 la Corte costituzionale ha richiamato il vincolo rappresentato dall'omogeneità di contenuto nella decretazione d'urgenza, evidenziando come l'articolazione interna del testo non possa spingersi sino a dissolvere una comunanza di oggetto o di finalità tra le disposizioni contenute nel decreto-legge, e ribadendo che quella omogeneità conduce alla rilevazione – effettuabile dal giudice delle leggi – della mancanza dei presupposti del decreto-legge *ex* articolo 77, secondo comma, della Costituzione;

secondo la Corte, « ai sensi del secondo comma dell'articolo 77 Cost., i presupposti per l'esercizio senza delega della potestà legislativa da parte del Governo riguardano il decreto-legge nella sua interezza, inteso come insieme di disposizioni omogenee per la materia o per lo scopo »;

il provvedimento in oggetto appare, pertanto, viziato sotto il profilo della legittimità costituzionale,

delibera di non procedere all'esame del disegno di legge n. 3075.

N. 1. Lollobrigida, Prisco, Donzelli, Foti, Ferro, Zucconi, Galantino.

DISEGNO DI LEGGE: S. 2168 – CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 1º 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 (APPROVATO DAL SENATO) *(A.C. 3072)*

A.C. 3072 – Parere della I Commissione

PARERE DELLA I COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo.

A.C. 3072 – Parere della V Commissione

PARERE DELLA V COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

Sugli emendamenti trasmessi dall'Assemblea:

PARERE CONTRARIO

sugli emendamenti 1.100, 1.101, 1.106, 1.107, 3.3, 3.5, 3.6, 3.12, 3.16, 3.17, 3.18, 3.25, 3.27, 3.28, 3.100, 3.101, 3.105, 3.116, e 3.117, e sugli articoli aggiuntivi 1.0100 2 2.027, in quanto suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quntificazione e copertura;

NULLA OSTA

sulle restanti proposte emendative contenute nel fascicolo.

A.C. 3072 – Articolo unico

ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 1.

1. Il decreto-legge 1º 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, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

ARTICOLI DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO DEL GOVERNO

Articolo 1.

(*Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)*

1. Al fine di assicurare l'erogazione dei servizi di continuità marittima con la

Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti e di garantire il diritto alla mobilità delle persone e alla circolazione delle merci sull'intero territorio nazionale, le disposizioni della convenzione stipulata in data 18 luglio 2012 per l'effettuazione dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori, ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e dell'articolo 19-*ter* del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, continuano 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 dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92 con esclusivo riferimento alle linee interessate da tali procedure e comunque non oltre la data del 31 maggio 2021. In caso di mancata conclusione delle procedure di cui al primo periodo 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 può essere prorogata per ulteriori trenta giorni.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1 si provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente preordinate a tale scopo.

Articolo 2.

(Misure urgenti in materia di documento unico di circolazione e di proprietà)

1. All'articolo 1, comma 4-*bis*, del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, le parole: « entro il 31 marzo 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « entro il 30 giugno 2021 ».

Articolo 3.

(*Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)*

1. Al fine di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, procede all'esperimento di un concorso di idee articolato in due fasi, ai sensi dell'articolo 156, comma 7, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, 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.

2. Per le finalità di cui al comma 1, è autorizzata, nell'anno 2021, la spesa di 2,2 milioni di euro. Ai relativi oneri si provvede 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.

Articolo 4.

(*Entrata in vigore)*

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella

Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

A.C. 3072 – Modificazioni del Senato

MODIFICAZIONI APPORTATE DAL SENATO

All'articolo 1:

al comma 1, al primo periodo, dopo le parole: « regolamento (CEE) n. 3577/92 » *sono inserite le seguenti:* « del Consiglio, del 7 dicembre 1992, ».

All'articolo 2:

al comma 1, le parole: « entro il 30 giugno 2021 » *sono sostituite dalle seguenti:* « entro il 30 settembre 2021 ».

All'articolo 3:

al comma 1, le parole: « dall'entrata in vigore della presente disposizione » *sono sostituite dalle seguenti:* « dalla data di entrata in vigore del presente decreto ».

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 1.

(Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: per il tempo strettamente necessario a consentire la *con le seguenti:* fino alla.

1.104. Foti, Silvestroni, Rotelli, Caiata.

Al comma 1, primo periodo, sopprimere le parole: e comunque non oltre la data del 31 maggio 2021.

1.105. Foti, Silvestroni, Rotelli, Caiata, Ciaburro.

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: 31 maggio *con le seguenti*: 30 settembre.

1.106. Foti, Silvestroni, Rotelli, Caiata, Ciaburro.

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: 31 maggio *con le seguenti:* 30 giugno.

1.101. Rotelli, Silvestroni.

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: 31 maggio *con le seguenti:* 15 giugno.

1.100. Silvestroni, Rotelli, Ciaburro, Albano.

Al comma 1, sopprimere il secondo periodo.

1.102. Silvestroni, Rotelli, Caiata.

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: trenta giorni *con le seguenti:* novanta giorni.

1.107. Foti, Silvestroni, Rotelli, Ciaburro.

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: trenta giorni *con le seguenti:* quindici giorni.

1.103. Rotelli, Silvestroni.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-*bis*.

(Completamento del processo di regionalizzazione della gestione della navigazione lacuale per i laghi di Como, Garda e Maggiore)

1. Il processo di regionalizzazione della gestione della navigazione lacuale per i

laghi di Como, Garda e Maggiore dovrà essere completato entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

2. A tal fine il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili unitamente al Ministero dell'economia e delle finanze procede prioritariamente:

a) all'aggiornamento del Piano di risanamento tecnico-economico per l'individuazione e il reperimento dei fondi necessari al completamento del processo di regionalizzazione;

b) alla sottoscrizione di un accordo con le Regioni interessate per la gestione delle funzioni e delle competenze trasferite;

c) alla sottoscrizione di un accordo di programma con le Regioni interessate con il quale definire le risorse finanziarie in conto capitale e in conto esercizio, nonché la loro ripartizione;

d) al trasferimento dei beni in capo al soggetto regionale deputato alla gestione del servizio, di cui al comma 4.

3. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base dei dati emersi dall'aggiornamento del Piano di cui al comma 1, lettera *a)*, provvede al risanamento tecnico economico della Gestione. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede a valere sulle risorse destinate dal DPCM 21 luglio 2017 al Ministero delle infrastrutture e trasporti, alla voce « trasporti, viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni » in attuazione dell'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232.

4. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto le Regioni interessate al processo provvedono alla costituzione di tre società di capitali ciascuna per lago e di una holding di gestione delle stesse, alla quale sono trasferiti i beni e le risorse finanziarie attualmente in capo alla Gestione navigazione laghi di cui alla legge 18 luglio 1957, n. 614.

5. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto le Regioni interessate provvedono ad armonizzare le differenti discipline regionali in materia di navigazione lacuale.

6. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministero degli Esteri procede alle opportune modifiche della Convenzione fra l'Italia e la Svizzera per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano, fatta sul Lago Maggiore il 2 dicembre 1992.

7. Per il primo biennio successivo al trasferimento della gestione lo Stato continua a destinare alle Regioni interessate le risorse finanziarie già previste a legislazione vigente in favore del servizio pubblico di navigazione lacuale.

1.0100. Butti, Silvestroni, Rotelli.

(Inammissibile)

ART. 2.

(Misure urgenti in materia di documento unico di circolazione e di proprietà)

Al comma 1, sostituire le parole: 30 settembre 2021 *con le seguenti:* 31 dicembre 2021, in considerazione del protrarsi delle misure di contenimento legate alla pandemia.

2.105. Silvestroni, Rotelli, Trancassini, Rachele Silvestri, Gemmato, De Toma, Bucalo, Albano, Deidda.

Al comma 1, sostituire le parole: 30 settembre 2021 *con le seguenti:* 30 novembre 2021, in considerazione del protrarsi delle misure di contenimento per l'emergenza epidemiologica.

2.106. Rotelli, Silvestroni, Trancassini, Rachele Silvestri.

Al comma 1, sostituire le parole: 30 settembre *con le seguenti:* 31 dicembre.

2.102. Rotelli, Silvestroni, Rachele Silvestri.

Al comma 1, sostituire le parole: 30 settembre *con le seguenti:* 30 novembre.

2.101. Rotelli, Silvestroni.

Al comma 1, sostituire le parole: 30 settembre *con le seguenti:* 31 ottobre.

2.100. Foti, Silvestroni, Rotelli, Ferro, Caretta.

Al comma 1, dopo le parole: 30 settembre 2021 *aggiungere le seguenti:* , in considerazione delle conseguenze legate alla pandemia,.

2.103. Silvestroni, Rotelli, Ciaburro, Caretta.

Al comma 1, dopo le parole: 30 settembre 2021 *aggiungere le seguenti:* , in considerazione dei ritardi e del protrarsi delle misure di contenimento legate alla pandemia,.

2.104. Silvestroni, Rotelli, Ferro, Deidda.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2-*bis*.

(Modifiche al Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. Al secondo periodo del comma 1 dell'articolo 196 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « risponde solidalmente il locatario e » sono sostituite dalle seguenti: « il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione ».

2.025. Silvestroni.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2-*bis*.

(Visite mediche di idoneità psicofisica per le patenti nautiche)

1. Le visite mediche di idoneità psichica e fisica per il conseguimento o la conferma di validità delle patenti nautiche sono effettuate, con le modalità pratiche vigenti:

a) dai medici e presso le strutture pubbliche di cui all'articolo 36, comma 3, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146;

b) presso gli stessi gabinetti medici dove si accertano i requisiti di idoneità per le patenti di guida, nonché presso le scuole nautiche, da sanitari muniti del codice di identificazione previsto dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2011, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* – Serie Generale n. 38 del 16 febbraio 2011. Il relativo certificato reca l'indicazione dello studio o dell'esercizio nel quale il gabinetto medico sia ubicato.

2. Nel decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, comma 1, lettera *i)*, le parole da « nonché delle modalità » fino alla fine sono soppresse. Fermo quanto disposto dal comma 1, inoltre di immediata applicazione, con modifiche all'ivi menzionato decreto n. 146 del 2008 possono essere introdotte, senza oneri per la finanza pubblica, specifiche disposizioni di dettaglio e digitalizzazione sugli accertamenti medici e le correlate certificazioni, in particolare per i portatori di *handicap*.

2.027. Silvestroni, Rotelli.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2-*bis*.

(Modifiche al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

1. All'articolo 15 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il Codice della nautica da diporto, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente comma: « 3-*bis*. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per l'iscrizione, rilasciata, sotto la sua piena responsabilità, dallo Sportello telematico del diportista (STED) secondo le caratteristiche stabilite con provvedimento della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, consente la navigazione dell'unità per la durata massima di venti giorni, entro i quali, per proseguire la navigazione stessa, occorre sia stata rilasciata la licenza di navigazione. ».

2.026. Silvestroni.

(Inammissibile)

ART. 3.

(Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

Al comma 1, sostituire le parole da: nel territorio *fino alla fine del comma, con le seguenti:* e cargo nel territorio di Venezia con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, procede all'esperimento di un concorso di progettazione articolato in due fasi, ai sensi dell'articolo 156, comma 7, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la prima fase della durata di quattro mesi, la seconda fase della durata di otto mesi, avente ad oggetto l'elaborazione di progetti definitivi, compreso il cronoprogramma delle opere da eseguire entro due anni dalla consegna della progettazione definitiva – ottenuta la valutazione positiva di compatibilità ambientale – relativi alla realizzazione e alla gestione degli attracchi, in distinte localizzazioni funzionali tra merci e passeggeri, fuori dalle acque della Laguna di Venezia protette dalla paratoie del sistema MoSE.

Conseguentemente:

dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

1-*bis*. A tutela della Laguna centrale e della sicurezza della navigazione, il transito, anche temporaneo, nel Canale Malamocco-Marghera da parte delle grandi navi adibite al trasporto passeggeri di cui al comma 1 deve essere assoggettato a procedura di Valutazione Ambientale VIA VAS unificate, in quanto variante al Piano Regolatore Portuale vigente, e coerentemente con il decreto interministeriale 3 marzo 2012 n. 79.

1-*ter*. Dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è vietata la contemporanea presenza nella Laguna di Venezia di più di due navi adibite al trasporto passeggeri aventi ciascuna tonnellaggio superiore a 40 mila GT. Trascorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della presente di conversione del presente decreto, la navigazione nella Laguna di Venezia delle navi aventi ciascuna stazza superiore a 40 mila GT è comunque vietata.

al comma 2, sostituire le parole: di cui al comma 1 *con le seguenti:* di cui ai commi 1, 1-*bis* e 1-ter.

3.101. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, sopprimere le parole: e della sua laguna.

3.102. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, sostituire le parole da: e della sua laguna *fino alla fine del comma, con le seguenti:* con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, procede all'esperimento di un concorso di idee articolato in due fasi, ai sensi dell'articolo 156, comma 7, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, avente ad oggetto l'elaborazione di progetti di fattibilità tecnica, sociale, ambientale ed economica, compreso il cronoprogramma delle opere da eseguire entro tre anni dall'assegnazione della progettazione – ottenuta la valutazione positiva di compatibilità ambientale – relativi alla realizzazione e alla gestione degli attracchi, in distinte localizzazioni funzionali tra merci e passeggeri, fuori dalle acque della Laguna di Venezia protette dalla paratoie del sistema MoSE.

Conseguentemente:

b) dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. A tutela della Laguna centrale e della sicurezza della navigazione, il transito, anche temporaneo, nel Canale Malamocco-Marghera da parte delle grandi navi adibite al trasporto passeggeri di cui al comma 1 è assoggettato a procedura di Valutazione Ambientale VIA VAS unificate, in quanto variante al Piano Regolatore Portuale vigente, e coerentemente con il decreto interministeriale 3 marzo 2012 n. 79.

al comma 2, sostituire le parole: di cui al comma 1 *con le seguenti:* di cui ai commi 1 e 1-*bis*.

3.13. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, sostituire le parole da: e della sua laguna *fino alla fine del comma, con le seguenti:* con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio, entro trenta giorni dalla data di approvazione della legge di conversione del presente decreto, si procede all'esperimento di un concorso di progettazione articolato in due fasi, ai sensi dell'articolo 156, comma 7, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, avente ad oggetto l'elaborazione di progetti definitivi, compreso il cronoprogramma delle opere da realizzarsi entro due anni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto è vietata la contemporanea presenza nella Laguna di Venezia di più di due navi adibite al trasporto passeggeri aventi ciascuna tonnellaggio superiore a 40 mila GT. Trascorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, la navigazione nella Laguna di Venezia delle navi aventi ciascuna stazza superiore a 40 mila GT è comunque vietata.

3.100. Sarli, Termini, Fratoianni, Menga, Raduzzi, Corda, Spessotto, Costanzo, Ehm, Suriano, Leda Volpi, Maniero, Giuliodori.

Al comma 1, sostituire le parole da: e della sua laguna *fino alla fine del comma, con le seguenti:* con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si procede all'esperimento di un concorso di progettazione articolato in due fasi, ai sensi dell'articolo 156, comma 7, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, avente ad oggetto l'elaborazione di progetti definitivi, compreso il cronoprogramma delle opere da realizzarsi entro tre anni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto è vietata

la contemporanea presenza nella laguna di Venezia di più di due navi adibite al trasporto passeggeri aventi ciascuna tonnellaggio superiore a 40 mila GT. Trascorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, la navigazione nella laguna di Venezia delle navi aventi ciascuna stazza superiore a 40 mila GT è comunque vietata.

3.105. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, dopo le parole: sua laguna *aggiungere le seguenti:* con la sicurezza delle altre imbarcazioni che vi transitano, nonché.

3.118. Rotelli, Silvestroni.

Al comma 1, dopo le parole: sua laguna *aggiungere le seguenti:* con la sicurezza delle persone che vi si trovano, nonché

3.119. Silvestroni, Rotelli, Trancassini, De Toma.

Al comma 1, sopprimere la parola: , paesaggistico.

3.109. Rotelli, Silvestroni.

Al comma 1, sostituire le parole: , paesaggistico e ambientale *con le seguenti:* e naturale.

3.110. Silvestroni, Rotelli, Trancassini, Rachele Silvestri, De Toma.

Al comma 1, dopo la parola: paesaggistico *aggiungere la seguente:* , architettonico.

3.106. Foti, Silvestroni, Rotelli, Trancassini, De Toma.

Al comma 1, sostituire le parole: sessanta giorni *con le seguenti:* centoventi giorni.

3.107. Foti, Silvestroni, Rotelli, De Toma.

Al comma 1, sostituire le parole: sessanta giorni *con le seguenti:* trenta giorni.

*** 3.14.** Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, sostituire le parole: sessanta giorni *con le seguenti:* trenta giorni.

*** 3.113.** Rotelli, Silvestroni.

Al comma 1, sopprimere le parole: di idee.

Conseguentemente, al medesimo comma, sopprimere le parole: di proposte ideative e.

3.15. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, dopo le parole: l'elaborazione *aggiungere le seguenti:* e la presentazione.

3.112. Silvestroni, Rotelli.

Al comma 1, sostituire le parole: di fattibilità *con le seguenti:* comprensivi di documentazione inerente la effettiva fattibilità.

3.111. Silvestroni, Rotelli, Ciaburro.

Al comma 1, dopo la parola: tecnica *aggiungere le seguenti*: , sociale, ambientale.

3.2. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, dopo la parola: economica *aggiungere le seguenti:* , compatibili con la tutela dell'ecosistema e della morfologia lagunare,.

3.29. Benedetti.

Al comma 1, dopo la parola: relativi *aggiungere le seguenti:* anche disgiuntamente.

3.4. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, sostituire le parole: e gestione *con le seguenti*: , gestione e coordinamento.

3.114. Silvestroni, Rotelli, Caiata.

Al comma 1 sopprimere le parole: dalle acque protette.

3.27. Benedetti.

Al comma 1, sostituire le parole: protette della laguna di Venezia *con le seguenti:* della Laguna di Venezia protette dalle paratoie del sistema MoSE.

*** 3.3.** Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, sostituire le parole: protette della laguna di Venezia *con le seguenti:* della Laguna di Venezia protette dalle paratoie del sistema MoSE.

*** 3.28.** Benedetti.

Al comma 1, sostituire le parole: di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici *con le seguenti:* e merci non conformi ai requisiti di cui al comma 1-*bis*.

Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica e dello sviluppo economico, sentite l'Autorità marittima, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale e la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna, individua i requisiti necessari e le tipologie di navi, da includere in una apposita classe, da definirsi « classe Venezia », autorizzata all'ingresso nella Laguna di Venezia.

3.6. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, sostituire la parola: 40.000 *con la seguente:* 30.000.

3.117. Silvestroni, Rotelli.

Al comma 1, dopo le parole: adibite a trasporti transoceanici *aggiungere le seguenti:* e alla realizzazione e gestione di punti di scarico di prodotti petroliferi via condotte sottomarine.

3.5. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, sopprimere le parole: , anche tenendo conto delle risultanze di eventuali studi esistenti.

3.115. Silvestroni, Rotelli.

Al comma 1, aggiungere, in fine, i seguenti periodi: L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale assicura, ai fini della valutazione delle proposte ideative e dei progetti di fattibilità tecnica, la presenza nella commissione giudicatrice di almeno un membro con comprovata esperienza in materia di idrodinamica e morfodinamica lagunare e di almeno un membro con comprovata esperienza in materia di tutela dei beni culturali e del paesaggio. Dall'attuazione della disposizione di cui al periodo precedente non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

3.16. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: I progetti di fattibilità tecnica economica e, in seguito, i progetti definitivi ed esecutivi sono redatti nel rispetto delle caratteristiche di sperimentalità, reversibilità e gradualità, di cui alla legge 29 novembre 1984, n. 798, per gli interventi di competenza dello Stato, e come definite nel progetto di secondo aggiornamento del Piano di gestione delle acque adottato dalla Conferenza istituzionale permanente dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali con delibera n. 1 del 29 dicembre 2020.

3.7. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: I progetti di fattibilità tecnica economica e, in seguito, i progetti definitivi ed esecutivi devono essere redatti nel rispetto delle caratteristiche di sperimentalità, reversibilità e gradualità prescritte dalla legge 29 novembre 1984, n. 798, per gli interventi di competenza dello Stato e come definite nel secondo aggiornamento del Piano di gestione delle acque approvato dall'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali nel dicembre 2020.

3.26. Benedetti.

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Sulle proposte di idee selezionate al termine della prima fase è effettuato un confronto pubblico della durata massima di sei mesi, secondo le procedure di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, senza le deroghe previste dall'articolo 8, comma 6-*bis* del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito in legge 11 settembre 2020, n. 120.

3.20. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

1-*bis*. In ragione della particolare sensibilità ambientale e della vulnerabilità del patrimonio monumentale ai rischi del traffico marittimo, nella Laguna di Venezia è vietato il transito delle navi adibite al trasporto merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda.

1-*ter*. Il divieto di cui al comma 1-*bis* entra in vigore inderogabilmente due anni dopo la data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

3.103. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Nelle more della progettazione e realizzazione dei punti di attracco fuori dalle acque della laguna di Venezia di cui al comma 1, nelle acque lagunari è vietato

il transito delle navi adibite al trasporto merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda.

3.31. Benedetti, Sarli.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. In ragione della particolare sensibilità ambientale e della vulnerabilità del patrimonio monumentale ai rischi del traffico marittimo, nella laguna di Venezia è vietato il transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda.

3.30. Benedetti.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Considerate la particolare sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia, e al fine di conseguire i più elevati livelli di sicurezza, decorsi sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nei canali della Laguna è vietato il transito, nel doppio senso di navigazione e a meno di un miglio marino dai depositi di gas naturale liquefatto e dai depositi e impianti di stoccaggio e lavorazione del petrolio e dei suoi derivati, delle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e delle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici.

3.8. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Considerate la particolare sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia, e al fine di conseguire i più elevati livelli di sicurezza, decorsi sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nei canali della Laguna è vietato il transito, nel doppio senso di navigazione e a meno di un miglio marino dai depositi di gas naturale liquefatto, delle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e delle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici.

3.9. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Considerate la particolare sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia, e al fine di conseguire i più elevati livelli di sicurezza, decorsi sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nei canali della Laguna è vietato il transito, nel doppio senso di navigazione e a meno di un miglio marino dai depositi e impianti di stoccaggio e lavorazione del petrolio e dei suoi derivati, delle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e delle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici.

3.10. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Considerate la particolare sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia, ove sono presenti ecosistemi continuamente posti a rischio anche in ragione dei rilevanti aumenti del traffico marittimo, decorsi sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto nei canali della Laguna di Venezia è vietato il transito nel doppio senso di navigazione delle navi adibite al trasporto di passeggeri

superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e delle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici.

3.11. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. In ragione della particolare sensibilità ambientale e della vulnerabilità del patrimonio monumentale ai rischi del traffico marittimo, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, di concerto con le autorità territorialmente competenti in materia ambientale, paesaggistica e dei beni culturali, attua una programmazione degli arrivi e delle partenze da Venezia delle navi da crociera, distribuiti su tutti i giorni della settimana, definendo una soglia massima di compresenze giornaliera, valida fino all'entrata in funzione dell'approdo esterno alla Laguna scelto all'esito del concorso di idee di cui al comma 1.

3.104. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Le linee guida per la redazione dei progetti, allegate all'Avviso pubblico per il concorso di idee di cui al comma 1, devono contenere, utilizzando anche le migliori prassi a livello internazionale, i precisi riferimenti che consentano l'analisi pubblica comparata dei progetti, in termini di salvaguardia dell'ambiente e delle caratteristiche idro-geo-morfologiche della Laguna e della Città, nonché in termini di salvaguardia dei livelli economici e occupazionali.

3.24. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Le eventuali attività di risezionamento del Canale Malamocco Marghera, comprese quelle di scavo per ripristinare i fondali previsti e autorizzati per lo stesso canale, devono essere precedute o accompagnate da adeguati interventi di difesa dei bassifondi adiacenti al fine di neutralizzare i fenomeni di erosione prodotti su di essi dalla via navigabile dopo la sua realizzazione. Gli interventi devono essere realizzati con materiali e forme compatibili con l'ambiente lagunare in cui essi sono destinati ad essere inseriti e devono essere compatibili con le indicazioni del Piano Morfologico della laguna. È tassativamente vietato per la realizzazione degli interventi l'uso di materiali lapidei, di palancolati metallici e di materiali rigidi in genere. La funzionalità idrodinamica e morfodinamica degli interventi di neutralizzazione idraulica del canale deve essere preliminarmente verificata con adeguati strumenti di indagine, quali modelli matematici o modelli fisici, che documentino la loro efficacia, anche avvalendosi dell'ausilio del Centro Interdipartimentale di Modellistica Lagunare (CI.Mo.La) dell'Università di Padova.

3.25. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Nelle more della progettazione e realizzazione dei punti di attracco fuori dalle acque protette della Laguna di Venezia di cui al comma 1, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica e della cultura, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono

individuate le modalità di realizzazione e gestione in via sperimentale e per un periodo non inferiore a ventiquattro mesi, di un sistema di monitoraggio periodico relativo all'impatto del transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda, sulla stabilità delle fondazioni del patrimonio monumentale prospiciente le rive e sulla salubrità dei fumi di scarico per la salute umana. Le funzioni di cui al presente comma sono svolte dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), in collaborazione con il Consiglio nazionale delle ricerche (CNR). Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente comma con l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

3.12. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. I progetti di fattibilità devono pervenire entro e non oltre centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Per individuare il progetto di fattibilità migliore viene costituita una apposita Commissione presieduta da un esperto individuato dal Ministro per la transizione ecologica e composta da un esperto designato dal Ministro della Cultura, da un esperto designato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da un esperto designato dal Ministro del turismo e da un esperto designato dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, a supporto delle attività della Commissione. La Commissione individua entro sei mesi il progetto migliore, previo svolgimento, nel termine indicato, di un dibattito pubblico, ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018 n. 76. Entro i successivi sei mesi dalla scadenza dei predetti termini di individuazione, si procede con tempestività ad avviare l'*iter* delle autorizzazioni e valutazioni ambientali sul progetto definitivo. Ai componenti della Commissione non è dovuto alcun tipo di compenso, gettone di presenza o rimborso spese per lo svolgimento delle funzioni ad essi attribuiti.

3.17. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. Nelle more dell'esito del concorso di idee di cui al comma 1, sono sospese tutte le procedure pubbliche, eventualmente in corso, di aggiudicazione di progettazioni e lavori riguardanti opere adibite all'attracco di navi da crociera site all'interno delle acque della Laguna di Venezia protette dalle paratoie del sistema MoSE.

3.18. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. A tutela della Laguna centrale e della sicurezza della navigazione, il transito, anche temporaneo, nel Canale Malamocco-Marghera da parte delle grandi navi adibite al trasporto passeggeri di cui al comma 1 deve essere assoggettata a procedura di Valutazione Ambientale VIA VAS unificate, in quanto variante al Piano Regolatore Portuale vigente, e coerentemente con il decreto interministeriale 3 marzo 2012 n. 79.

3.32. Benedetti.

Al comma 2, primo periodo, premettere le parole: Fermo restando il costo stimato del progetto di fattibilità pari a 130 milioni di euro,

Conseguentemente, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-*bis*. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono forniti maggiori elementi riguardo: il procedimento di stima del costo del progetto di fattibilità; maggiori dettagli sulle prestazioni di progettazione previste; i corrispettivi, commisurati al livello qualitativo, delle prestazioni di progettazione ai sensi dell'articolo 24, comma 8, del decreto legislativo n. 50 del 2016; le singole voci componenti il costo totale connesso all'esperimento del concorso per quanto riguarda i corrispettivi per la determinazione del compenso ai partecipanti al concorso, ai quali applicare i parametri previsti dal decreto ministeriale 17 giugno 2016; le spese per la pubblicazione degli avvisi e i compensi da attribuire ai cinque membri della commissione, oltreché gli altri costi previsti.

3.19. Spessotto, Maniero, Termini, Sarli, Giuliodori, Suriano, Menga, Massimo Enrico Baroni, Trano, Corda, Cabras, Raduzzi, Costanzo, Leda Volpi, Ehm.

Al comma 2, primo periodo, sostituire le parole: 2,2 milioni *con le seguenti:* un milione.

3.116. Rotelli, Silvestroni.

A.C. 3072 – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci in laguna di Venezia;

al fine di garantire una sempre maggiore affermazione della mobilità sostenibile e del rispetto dell'ambiente è opportuno sviluppare il trasporto ferroviario, come tra l'altro previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;

la realizzazione del collegamento ferroviario tra Belluno e Agordo e tra Feltre e Primolano rappresenterebbe una grande opportunità per uno sviluppo economico sostenibile ed ecologico, con la riduzione dei volumi di traffico su gomma con conseguente tutela dell'ambiente e con ricadute positive anche in ambito turistico;

proprio ad Agordo ha sede uno dei principali gruppi industriali italiani come Luxottica e la realizzazione di un tratto ferroviario consentirebbe sia ai dipendenti sia alle merci di poter utilizzare un mezzo di trasporto alternativo a quello su gomma;

una forte richiesta in tal senso giunge dai comuni del territorio interessato nell'ambito del progetto del così detto treno delle dolomiti,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di contribuire, per quanto di competenza e con gli strumenti ritenuti più idonei, alla realizzazione delle tratte ferroviarie Belluno-Agordo e Feltre-Primolano.

9/3072/**1**. Bond.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci in laguna di Venezia;

in particolare l'articolo 1 interviene in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori;

il sistema dei trasporti marittimi rappresenta una condizione fondamentale per una piena effettività del diritto alla mobilità, sancito dall'articolo 16 della Costituzione. Ciò vale, a maggior ragione, per le isole dello Stato italiano;

per quanto riguarda la Sardegna, la condizione di insularità rappresenta uno svantaggio anche economico, in quanto limita il mercato al quale le imprese possono offrire beni e servizi e comprime le ampie potenzialità in settori di primaria importanza, come quello turistico;

la questione è duplice; in primo luogo, l'accessibilità economica al servizio per i cittadini; in secondo luogo, il riconoscimento della specificità della Sardegna in ragione della condizione insulare. Quest'ultimo aspetto è stato oggetto di un'amplissima dialettica politica, ma ancora non ha trovato una piena e completa soluzione. Una prima « breccia » è stata aperta con la sentenza della Corte Costituzionale n. 230 del 2013;

i giudici hanno riconosciuto che, in presenza di una sovrapposizione di competenze, il legislatore statale avrebbe dovuto attribuire adeguato rilievo al principio di leale collaborazione, « le cui potenzialità precettive si manifestano compiutamente negli ambiti di intervento nei quali s'intrecciano interessi ed esigenze di diversa matrice » (sentenza n. 33 del 2011). L'applicazione di questo canone – sempre secondo la Corte – impone alla legge statale di predisporre adeguate modalità di coinvolgimento delle regioni a salvaguardia delle loro competenze;

tuttavia, la questione rimane irrisolta e lo strumento dell'intesa appare insufficiente a tutelare l'interesse dell'isola ad avere tariffe, frequenze e rotte adeguate a tutelare i diritti dei cittadini, a garantire un adeguato trasporto delle merci e a rappresentare un « ponte » verso la Penisola, non più un « muro » che divide la Sardegna dal resto del territorio nazionale;

il passo in più da compiere è attuare anche per il trasporto marittimo il trasferimento delle funzioni già avvenuto per quello aereo con la legge 27 dicembre 2006, n. 296. In questo modo si completerebbe il coinvolgimento della regione autonoma della Sardegna in maniera piena e concreta e finalmente il popolo sardo sarebbe messo nelle condizioni di assumere decisioni vitali per il presente e per il futuro dell'isola. L'interesse nazionale non solo sarebbe salvaguardato ma sarebbe altresì accentuato, in quanto finalmente verrebbero meno le cause che per decenni hanno reso distante e ingiustamente isolata una porzione del territorio statale tutt'altro che irrilevante. In ogni caso, esattamente come già è avvenuto per la continuità territoriale aerea, le funzioni relative ai trasporti marittimi saranno esercitate nel pieno rispetto dei princìpi e delle norme dell'Unione europea,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di porre in essere un'iniziativa legislativa finalizzata al trasferimento delle funzioni e delle risorse della continuità marittima dallo Stato centrale alla Regione Autonoma della Sardegna.

9/3072/**2**. Cappellacci.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci in laguna di Venezia;

la tratta Bologna-Padova costituisce uno snodo ferroviario fondamentale per collegare la città di Venezia con Bologna, Firenze, Roma e Napoli, percorso interamente abilitato all'Alta Velocità, compreso il tratto Padova-Venezia, fatta eccezione proprio per i 123 chilometri di ferrovia tra Bologna e Padova;

Padova e la sua provincia, contano circa un milione di abitanti residenti, ma

gli utenti potenziali che beneficerebbero del passaggio all'alta velocità aumentano a circa 5 milioni essendo Padova la porta di passaggio obbligata per l'accesso, da parte di chi viene dal centro sud, alla regione Veneto, prima regione in Italia per flussi turistici, e alla regione Friuli Venezia Giulia. È altresì l'unica città metropolitana ad essere esclusa dall'alta velocità nel percorso che collega il sud con il nord dell'Italia;

potenziare ulteriormente il collegamento ferroviario tra Padova e Bologna con il passaggio all'alta velocità, oltre a consentire di utilizzare al meglio le potenzialità economiche, turistiche e culturali di Padova e dell'area limitrofa, produrrebbe ricadute positive nell'ambito della mobilità e, conseguentemente, della qualità dell'ambiente;

tale intervento è fortemente richiesto dal territorio con circa 55 consigli comunali del veneto che hanno già approvato atti di indirizzo in tal senso, e con il pronunciamento a favore di quasi tutte le realtà economiche e delle associazioni di categoria,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di individuare le modalità più idonee per favorire la realizzazione di un tratto ferroviario ad Alta Velocità che colleghi le città di Bologna e Padova.

9/3072/**3**. Caon.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti volte ad assicurare la circolazione per terra e per mare;

sul piano della circolazione stradale, è ormai da troppo tempo che si è reso necessario un intervento di revisione organica della normativa sulla riservazione della sosta, sì da apprestare le dovute modifiche a salvaguardia di interessi meritevoli di tutela al pari di quelli che, già oggi, giustificano la riserva di posteggi;

a tal fine, da un lato, andrebbe riconosciuta la gratuità della sosta negli stalli delimitati dalle strisce blu per le per persone con disabilità munite di regolare contrassegno, laddove sul tratto di strada non risultino disponibili stalli a essi riservati, dall'altro, occorre introdurre sanzioni più severe per la violazione della riservazione degli stalli per le persone con disabilità;

del pari, appare necessario superare l'attuale sistema di rinnovo per i contrassegni per la mobilità delle persone invalide, prevedendo che in presenza di disabilità permanenti l'autorizzazione sia lasciata senza scadenza, così da evitare ridondanti aggravamenti burocratici per l'accesso alla mobilità,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare le iniziative legislative necessarie a garantire la sosta gratuita, ivi inclusa sulle cosiddette strisce blu, per le persone con disabilità laddove risultino non disponibili sufficienti stalli loro riservati, introducendo sanzioni più severe per coloro che occupano indebitamente gli stessi e valutando l'opportunità di introdurre l'ipotesi di autorizzazione senza scadenza per la mobilità di persone con disabilità permanenti accertate, superando l'attuale sistema dei rinnovi.

9/3072/**4**. Gadda, Noja.

La Camera,

premesso che:

le risorse residue dei fondi disponibili nella contabilità speciale di cui al decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, intestata al

Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera, ammontano a circa 88 milioni di euro;

da un'assegnazione diretta delle risorse in questione al comune di Genova, per la realizzazione di opere di rigenerazione e riqualificazione urbana delle aree sottostanti il viadotto Genova San Giorgio, deriverebbe un vincolo di destinazione in ordine all'uso di tali risorse da parte del comune stesso;

tale iniziativa ha carattere contabile, dunque non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

in sede di conversione del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, è stato approvato un emendamento che prevede il trasferimento di una parte delle risorse, nel limite di 35 milioni di euro, al comune di Genova, per investimenti nelle aree in questione,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare tutte le iniziative di propria competenza per provvedere al trasferimento dei restanti 53 milioni di cui alla contabilità speciale del Commissario straordinario direttamente al comune di Genova, per la realizzazione delle necessarie opere di rigenerazione e riqualificazione urbana delle aree sottostanti il viadotto Genova San Giorgio.

9/3072/**5**. Rixi, Di Muro, Foscolo, Viviani, Maccanti, Capitanio, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan.

La Camera,

premesso che:

il problema del traffico del trasporto merci e dell'attività crocieristica nella Laguna di Venezia, in particolare per quanto riguarda il transito delle cosiddette « Grandi navi » nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca, è un'annosa questione su cui da tempo si dibatte;

il decreto-legge in esame rappresenta un primo passo, prevedendo all'articolo 3 che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore 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;

l'impatto economico e occupazionale di un Porto, commerciale, turistico ed industriale, è un volano di sviluppo per tutte le categorie economiche di una città e del suo territorio, con effetti moltiplicativi sull'economia interregionale;

è necessario dare certezza al traffico crocieristico, per il quale il ritorno post-emergenza dovrà trovare immediate risposte per la logistica temporanea e l'avvio del progetto di terminal definitivo;

nel 2019, quindi prima della pandemia, grazie alle navi da crociera sono sbarcati a Venezia 1.650.000 turisti, alcuni dei quali anche per soggiornare qualche giorno in città. Si tratta di una filiera e di un indotto in grado di movimentare 259 milioni di euro nella città metropolitana, compresi i rifornimenti agroalimentari,

impegna il Governo:

a valutare l'ipotesi di adottare tutte le iniziative di propria competenza per:

a) l'immediata soluzione temporanea ed il tempestivo avvio del progetto definitivo per liberare finalmente Giudecca e San Marco dalle navi da crociera;

b) mantenere la centralità dell'esistente Stazione Marittima per le unità di dimensione medio-piccole;

c) individuare gli accosti per navi di dimensioni più grandi nella zona portuale

di Marghera con precisa ubicazione nel Canale Nord, sponda Nord con accesso attraverso la bocca di porto di Malamocco e il canale di grande navigazione Malamocco-Marghera;

d) la definizione delle condizioni per la ripresa ed il rilancio di Porto Marghera in chiave sostenibile.

9/3072/**6**. Bazzaro, Fogliani, Andreuzza, Vallotto, Rixi, Maccanti, Capitanio, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan.

La Camera,

premesso che:

ancora oggi assistiamo ad un grave vuoto normativo sull'utilizzo delle barche dotate motore elettrico;

è stato affermato, da parte delle autorità competenti, il riconoscimento del « Principio di equivalenza » che ha consentito di poter omologare i mezzi ibridi diesel elettrici utilizzando il « Regolamento di Sicurezza » delle navi, pertanto sarebbe utilizzabile il motore elettrico come mezzo di emergenza a supporto del motore endotermico;

per tutti gli utenti del settore dover installare, a bordo di uno scafo *full electric*, o un gruppetto elettrogeno o un fuoribordo (inutilizzato) se si vuole ottenere il permesso a navigare per lavoro, come per il trasporto merci o per il trasporto persone, è un modo per aggirare una norma obsoleta piuttosto che introdurne una nuova e più adeguata;

nel resto d'Europa norme e regolamenti in materia esistono ormai da un decennio;

Siamo alle porte del secondo Salone Nautico di Venezia, nel quale verranno presentati diversi modelli di natanti con motori elettrici, oltreché la prima regata al mondo di barche elettriche,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di predisporre celermente l'aggiornamento delle leggi in materia di imbarcazioni con motore elettrico e consentire quindi agli utenti di poter utilizzare un quadro normativo corretto e adeguato alle loro specifiche esigenze.

9/3072/**7**. Fogliani, Rixi, Maccanti, Capitanio, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 121 del Codice della strada prevede, espressamente, che gli esami per la patente di guida, per le abilitazioni professionali siano effettuati da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e trasporti;

la direttiva comunitaria 2006/126/CE prevede che gli esami devono essere controllati e supervisionati da un organismo autorizzato dallo stato membro;

il decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, stabilisce che a partire dal 19 gennaio 2013 per poter svolgere la funzione di esaminatore i dipendenti devono essere titolari della patente di guida della categoria per cui svolgono l'esame stesso, aver frequentato un corso iniziale, aver sostenuto uno specifico corso di abilitazione;

l'esaminatore deve essere in possesso di nozioni e conoscenze relative a teoria del comportamento al volante e guida prudente, guida previdente e prevenzione degli incidenti, programmi e procedure d'esame e legislazione relativa alla circolazione stradale;

per continuare a svolgere tale funzione i soggetti abilitati devono frequentare corsi di formazione periodica;

nell'esercizio delle funzioni di esaminatori essi assumono la qualifica di pubblici ufficiali, caratterizzata dalla capacità del dipendente di formare e manifestare la volontà certificativa della pub-

blica amministrazione attraverso i giudizi di idoneità al conseguimento della patente di guida, in base alle disposizioni sui procedimenti amministrativi previste dalla legge 7 agosto 1990 n. 240;

gli uffici di diverse motorizzazioni provinciali, in particolar modo in Lombardia e Piemonte, pur lavorando con un'alta produttività del personale preposto, già prima della pandemia avevano una consistente mole di esami di guida in arretrato;

le disposizioni di contenimento del COVID-19 hanno reso ancora più lunghi i tempi di attesa per lo svolgimento degli esami di guida;

l'età media degli esaminatori è di 58 anni e il comitato tecnico-scientifico del Covid ha qualificato come rischio medio-alto la possibilità di contagio durante lo svolgimento degli esami di guida;

il 90 per cento degli esami attualmente vengono svolti fuori orario di lavoro (in straordinario, con il costo sostenuto dalle autoscuole), basato unicamente sulla disponibilità dei funzionari che, svolgendo già tantissimi straordinari potrebbero rifiutarsi, anche in considerazione del rischio contagio COVID-19;

le competenze della motorizzazione e in attesa della risoluzione delle carenze di organico in diversi uffici provinciali, in particolare delle regioni settentrionali;

la chiusura generale dovuta alla pandemia e i ritardi accumulati nel conseguimento delle patenti di guida hanno ricadute pesantissime sul settore delle autoscuole e dei dipendenti che sono in cassa integrazione, non per mancanza di lavoro, bensì per l'assenza degli esami per gli allievi;

gli allievi che non possono effettuare gli esami di guida nei tempi stabiliti, in caso di bocciatura, è preclusa una seconda prova;

il personale in servizio e in quiescenza tra i pubblici ufficiali che già esercitano funzioni di polizia stradale (polizia di Stato, carabinieri, gdf, polizia locale, esercito), previa adeguata formazione in base alla direttiva 2006/126 CE, potrebbe assolvere alle funzioni di esaminatore di guida per un periodo di tempo limitatamente all'emergenza sanitaria e allo smaltimento delle pratiche arretrate;

l'utilizzo di « personale ausiliario » per gli esami consentirebbe una rotazione del personale nelle altre competenze della motorizzazione, considerando che il costo per gli esami sarebbe comunque sostenuto dalle autoscuole richiedenti,

impegna il Governo

a valutare l'istituzione di un albo di ausiliari esaminatori utilizzando personale in servizio e in quiescenza tra i pubblici ufficiali che già esercitano funzioni di polizia stradale (polizia di Stato, carabinieri, gdf, polizia locale, esercito) individuati dal Prefetto, da affiancare ai funzionari della motorizzazione limitatamente al periodo di emergenza sanitaria e nel periodo post emergenza fino a smaltimento delle pratiche arretrate.

9/3072/**8**. Belotti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in oggetto contiene misure urgenti in materia di trasporti;

secondo i dati della Fondazione Think Tank Nord Est, la Venezia-Trieste è l'autostrada con la maggiore incidentalità del Nordest;

la situazione della tratta San Donà di Piave-Portogruaro è insostenibile: il numero di incidenti, spesso mortali, è costante nonostante l'attuale riduzione del traffico giornaliero dovuta alla pandemia;

l'incidentalità è dovuta anche a restringimenti di carreggiata e cantieri. Le chiusure del traffico autostradale provocano massicci riversamenti dei veicoli nei

centri abitati dei territori limitrofi e la situazione peggiorerà nei prossimi mesi a causa dell'aumento del traffico dovuto all'apertura della stagione turistica;

la situazione dei lavori è in stallo da tempo e tale immobilismo è inaccettabile da sempre ma gravissimo ora che la pandemia impone un'accelerazione della crescita e dello sviluppo del territorio;

la ricostruzione del paese in un momento delicato come quello attuale ed il futuro del settore dei trasporti impongono una riflessione: non è possibile lavorare per le grandi opere senza prima garantire la sicurezza e la fruibilità efficace delle infrastrutture esistenti;

il completamento dei lavori è una questione di interesse nazionale perché l'infrastruttura rappresenta un asse di collegamento con l'Europa dell'est ed una direttrice importante per il commercio, il turismo e anche per le attività del Porto di Venezia;

la terza corsia è fondamentale per l'integrazione sinergica tra grandi arterie e territori, per i quali possono aprirsi occasioni di diversificazione e crescita legate all'economia del territorio, al turismo, all'agricoltura ed alla delocalizzazione per compensare la crisi occupazionale dell'industria tradizionale,

impegna il Governo

ad intraprendere con urgenza tutte le iniziative di competenza ai fini della conclusione dei lavori della terza corsia dell'Autostrada A4, nel secondo e terzo lotto, il tratto di 25 chilometri da Portogruaro a San Donà di Piave, prevedendo le opere complementari necessarie.

9/3072/**9**. Spessotto, Moretto, Fogliani, Andreuzza.

La Camera,

premesso che:

il comparto dei trasporti e della logistica è stato messo a dura prova dalle difficoltà legate al contesto pandemico. Tale settore necessita di efficienza, velocità e sburocratizzazione al fine di garantire maggiore competitività delle imprese italiane;

l'articolo 1, comma 1049, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Legge di bilancio 2019), ha modificato l'articolo 80, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 « Nuovo codice della strada », prevedendo la possibilità di effettuare, presso officine esterne autorizzate, anche le revisioni periodiche dei veicoli a motore con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP), al pari di quanto già avviene per le autovetture;

tale intervento normativo si rese necessario al fine di sopperire ai tempi eccessivamente lunghi di attesa, determinatisi presso gli uffici territoriali della Motorizzazione civile, per l'effettuazione delle revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, ovvero superiore a 3,5 tonnellate se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP);

i ritardi accumulati in fase pre-Covid e ancor più, durante i mesi emergenziali, e la carenza di personale hanno causato una congestione del sistema,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, con futuri provvedimenti normativi, di modificare il regime delle modalità di revisione periodica dei veicoli pesanti includendo rimorchi e semirimorchi tra i mezzi per i quali è possibile l'affidamento a soggetti autorizzati delle operazioni di revisione.

9/3072/**10**. Grippa.

La Camera,

premesso che:

la proroga dell'entrata a regime del Documento Unico di Circolazione e proprietà, introdotto dal decreto legislativo n. 98 del 2017, si è resa necessaria poiché il quadro giuridico/informatico che lo disciplina non è ancora completo e presenta delle incongruenze, soprattutto perché gli Studi di Consulenza Automobilistica, per come previsto dalla legge n. 264 del 1991, sebbene rappresentino il fulcro del sistema in un sistema paritario con le PP.AA. coinvolte (Motorizzazione e ACI/PRA), dal momento che sono tutti STA (Sportelli Telematici dell'Automobilista, ex decreto del Presidente della Repubblica n. 358 del 2000) e quindi Pubblici Ufficiali, per come sancito dalla Corte di Cassazione con le sentenze nn. 28086/2011 e 2947/2019, nonché esercenti funzioni amministrative, ai sensi dell'articolo 1, comma 1-*ter* della legge n. 241 del 1990, non hanno ricevuto pieno coinvolgimento rendendo l'implementazione del sistema difficoltosa;

occorre quindi provvedere a rafforzare e sancire strutturalmente la imprescindibile collaborazione tra gli Sportelli Telematici dell'Automobilista (STA) pubblici e privati verso il comune obiettivo, sempre nel superiore interesse della collettività, della funzionalità e fluidità dei procedimenti del Documento Unico, provvedendo anche ad una opportuna revisione dell'impianto generale;

inoltre, occorre fare chiarezza anche sulla questione in materia di circolazione di prova, difatti, l'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001 ha sostituito la disciplina prevista originariamente dall'articolo 98 del Codice della Strada (decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285);

la Corte di Cassazione con sentenza n. 17665 del 25 agosto 2020 ha stabilito che l'uso della targa di prova sui veicoli immatricolati è illegittimo, poiché la stessa costituisce una deroga alla mancanza della carta di circolazione e, quindi, dell'immatricolazione e che, in caso di sinistro, debba rispondere l'assicurazione dell'auto e non quella della targa prova;

tuttavia, in questo modo, viene preclusa ai veicoli già immatricolati, ma privi di copertura assicurativa, la circolazione per prove tecniche, collaudi e/o altri spostamenti finalizzati alla vendita, con grave danno per gli operatori del settore, quali, ad esempio, gli esercenti delle concessionarie, delle officine meccaniche e dei centri di collaudo,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di assumere iniziative volte a prevedere che gli adempimenti amministrativi e procedurali relativi alla richiesta e al rilascio del documento unico di circolazione e proprietà del veicolo siano adottati previo coinvolgimento delle associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto e procedere ad opportune revisioni degli atti amministrativi già emanati in materia di adempimenti relativi alla richiesta e al rilascio del documento unico di circolazione e proprietà del veicolo;

ad adottare opportune iniziative, anche di carattere normativo, volte a prevedere che l'autorizzazione alla circolazione di prova sia utilizzabile per la circolazione dei veicoli anche già immatricolati e privi di momentanea copertura assicurativa.

9/3072/**11**. Barbuto.

La Camera,

premesso che:

il Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, l'articolo 16 dispone che ogni Stato membro provveda affinché sia in vigore una procedura efficace per gestire i reclami derivanti dall'applicazione

del Regolamento medesimo per i porti marittimi che rientrano nel suo ambito di applicazione;

tale disposizione, sebbene prevista da un Regolamento di immediata applicazione all'interno degli Stati membri, necessita di attuazione. Il medesimo Regolamento, all'articolo 19, prevede altresì che gli Stati membri stabiliscano norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni, che siano effettive, proporzionate e dissuasive e adottino tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione;

l'attribuzione all'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) di tali funzioni, risulterebbe coerente con quanto previsto rispetto alle competenze esercitate dall'Autorità in materia di aeroporti ai sensi degli articoli 6 e 11 della direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, in base ai quali i vettori, ove contestino i « diritti aeroportuali » loro applicati dai gestori degli aeroporti civili, possono richiedere che la risoluzione della controversia venga rimessa al verdetto di un'Autorità di vigilanza indipendente, nonché in materia ferroviaria ai sensi dell'articolo 37, commi 2, 9 e 10 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere che le procedure per la gestione dei reclami relativi alle tariffe portuali, in attuazione di quanto previsto all'articolo 19 del Regolamento (UE) 2017/352, del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, con particolare riferimento all'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni del medesimo Regolamento, siano affidate all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

9/3072/**12**. Scagliusi.

La Camera,

premesso che:

nella riorganizzazione delle Autorità di sistema portuale, operata dal decreto legislativo 8 agosto 2016, n. 169, intervenuto a modificare la disciplina portuale stabilita dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, il porto di Arbatax è stato escluso dall'inserimento nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna;

considerato che:

la Regione Sardegna ha rappresentato l'esigenza che il porto di Arbatax sia inserito nel sistema portuale Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna al fine di permettere di ricondurre detto porto all'interno di un corretto quadro normativo e gestionale, rispetto alle funzioni e alle attività già di fatto svolte dallo stesso porto;

detto inserimento si valuta possa comportare la crescita dell'intero tessuto economico industriale che gravita intorno al porto, compresa l'attrazione di nuove realtà produttive o la riconversione di quelle ormai in crisi. Detta inclusione è finalizzata al superamento delle criticità correlate all'impossibilità di attuare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite nella costa dell'intera regione. Il porto di Arbatax è infatti un porto artificiale che dista circa 73 miglia marine dal porto di Olbia e circa 80 da quello di Cagliari, localizzato in posizione strategica nella costa orientale che si affaccia sul mar Tirreno;

ai fini dello sviluppo del porto e del pieno sfruttamento delle sue potenzialità, le funzioni svolte devono essere valorizzate in un'ottica di sistema, secondo la logica che sta alla base della riforma sulla riorganizzazione dei porti (decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169). In particolare, la gestione delle rotte verso i porti nazionali di Genova e Civitavecchia (esercite tutto l'anno) necessita di una stretta azione di coordinamento ed integrazione con gli altri scali dai quali partono gli altri collegamenti della Sardegna (Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres), al fine di integrare fra loro i servizi con lo scopo da

un lato di migliorare l'offerta marittima, dall'altro di limitare la percorrenza dei veicoli (soprattutto quelli pesanti) su strada a favore dell'uso del vettore marittimo;

l'attuale stato giuridico del porto di Arbatax, escluso dalla *governance* della suddetta Autorità di sistema portuale, genera inoltre difficoltà procedurali per l'inserimento del porto nel sistema di depositi costieri di GNL, previsto dal progetto di metanizzazione della Sardegna secondo la « Strategia Energetica Nazionale », approvata con decreto dei Ministri dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 10 novembre 2017;

sempre per l'assenza dalla *governance* dell'Autorità di sistema portuale, non è attualmente possibile garantire in maniera efficiente ed efficace i servizi portuali necessari, e talvolta obbligatori, a favore delle navi in porto e degli stessi impianti portuali. Tra questi, per esempio, occorre rappresentare l'anomala situazione relativa ai servizi di *security* obbligatori ai sensi del codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS CODE). Dall'entrata in vigore dell'obbligatorietà di tali servizi per le navi passeggeri operanti sui collegamenti nazionali (luglio 2005), in assenza di una *governance* che possa imporre tariffe portuali specifiche rivolte all'utenza (come avviene in tutti gli altri porti), la Regione Sardegna è dovuta intervenire annualmente con proprie risorse a copertura dei costi sostenuti dagli operatori portuali che assicurano detti servizi obbligatori, che non sono pertanto pagati dall'utenza, come invece dovrebbe avvenire. L'intervento regionale, giustificato dalla necessità di supplire all'assenza di un ente portuale di governo, ha sinora assicurato l'operatività di tali servizi a garanzia della sicurezza dei passeggeri e della salvaguardia degli stessi collegamenti di linea esistenti,

impegna il Governo

a prevedere l'inserimento del porto di Arbatax all'interno del Sistema portuale del Mare di Sardegna al fine di consentire l'ottimizzazione della *governance* portuale e la determinazione di una forte sinergia tra i vari porti gestiti dall'Autorità di sistema a beneficio dei traffici.

9/3072/**13**. Marino.

La Camera,

premesso che:

il 19 gennaio 2017 è stato definito tra Trenitalia, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'economia e della finanze il nuovo contratto di servizio 2017-2026, di durata quindi decennale, per il trasporto passeggeri di interesse nazionale. L'affidamento diretto a Trenitalia è avvenuto ai sensi del regolamento (UE) 1370/2007;

in particolare l'articolo 5, comma 1, lettera *o)*, ha previsto a carico di Trenitalia s.p.a. l'obbligo di destinare annualmente, in caso di mutamento del quadro regolatorio che lo consenta, la quota dello 0,15 per cento dell'ammontare dello stanziamento di bilancio alla finalità di consentire studi di monitoraggio sui servizi prestati e valutazione del bacino di traffico soggetto a obblighi di servizio pubblico, nonché all'espletamento e all'effettuazione di ispezioni e controllo a bordo treno anche mediante ricorso a terzi e all'utilizzo di applicazioni innovative;

la legge di bilancio per il 2020 (articolo 1, comma 159) ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la somma di 500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2026 per il potenziamento delle attività di monitoraggio e vigilanza relative all'esecuzione del contratto di servizio di media e lunga percorrenza in essere con Trenitalia spa, per la verifica della qualità dei servizi erogati all'utenza e per il miglioramento degli stessi;

ad oggi, tuttavia, le somme destinate per gli anni 2017, 2018, 2019 ex articolo 5, comma 1, lettera *o)*, del contratto di servizio 2017-2026 da Trenitalia

s.p.a. all'espletamento e alle effettuazioni di ispezioni e controlli a bordo treno pare non siano state utilizzate, perché subordinate all'adozione di un provvedimento normativo che ne autorizzasse l'effettiva disponibilità, modifica poi avvenuta nella legge di bilancio 2020, come detto;

sempre il contratto di servizio 2017-2026 ha previsto, al comma 1 dell'articolo 14, che la violazione degli obblighi contrattuali, anche se relativa a inadempimenti dovuti ai soggetti terzi di cui la società si avvale, comporta l'applicazione a carico di Trenitalia s.p.a. di penali di importo variabile, a seconda della gravità della violazione;

dalle relazioni informative circa i servizi finanziari in regime di obbligo di servizio pubblico relativa al Contratto di servizio per il trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza 2017/2026 che annualmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al CIPE, emergono numerose criticità nel raggiungimento degli obiettivi contrattualmente prefissati su puntualità, regolarità e pulizia, soprattutto al sud,

impegna il Governo

a destinare le risorse derivanti dall'applicazione di penali e decurtazioni del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza 2017 – 2026, alla copertura di agevolazioni tariffarie sui collegamenti effettuati su tutte le destinazioni nazionali per passeggeri aventi un'età inferiore a 25 anni e per l'attivazione di nuovi collegamenti ferroviari.

9/3072/**14**. Ficara.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 200-*bis*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, istituisce un Fondo pari a 35 milioni di euro per l'anno 2020 e 20 milioni per l'anno 2021, destinato alla concessione, fino all'esaurimento delle risorse, di un buono viaggio, da utilizzare per gli spostamenti effettuati a mezzo del servizio di taxi ovvero di noleggio con conducente in favore delle persone fisicamente impedite o comunque a mobilità ridotta ovvero con patologie accertate, anche se accompagnate, residenti nei comuni capoluoghi di città metropolitane o capoluoghi di provincia;

l'importo del buono è pari al 50 per cento della spesa sostenuta e, comunque, non può superare euro 20 per ciascun viaggio e deve essere utilizzato per gli spostamenti effettuati entro il 31 dicembre 2021;

i buoni viaggio non sono cedibili, non costituiscono reddito imponibile del beneficiario e non rilevano ai fini del computo del valore dell'indicatore della situazione economica equivalente;

la finalità dell'intervento è di sostenere la ripresa del settore del trasporto pubblico non di linea eseguito mediante il servizio di taxi ovvero mediante il servizio di noleggio con conducente e consentire un'efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico, in considerazione delle misure di contenimento adottate per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, con un prossimo provvedimento di carattere normativo, la modifica del suddetto articolo 200-*bis*, al fine di estendere la misura esposta in premessa in favore dei cittadini che abbiano compiuto i 60 anni di età.

9/3072/**15**. Serritella.

La Camera,

premesso che:

nel bacino del Po esistono alcuni ponti costruiti nei secoli scorsi che, per la necessità di continue manutenzioni, chiudono periodicamente per mesi o che, a causa della vetustà delle strutture, addirittura chiudono durante le forti precipitazioni, a scopo precauzionale, interrompendo collegamenti importanti sul territorio e sottoponendo i cittadini a non pochi disagi e code di traffico insostenibili sui pochi ponti restanti aperti;

alcuni ponti, inoltre, sono ormai chiusi perennemente al traffico pesante e TIR poiché anche dopo i lavori di ristrutturazione non sopportano carichi eccessivi, oppure le strutture e le dimensioni sono tali da rendere impossibile l'applicazione delle nuove norme di sicurezza, oppure, finita la ristrutturazione, hanno un numero limitatissimo di anni di vita;

occorre pianificare la costruzione di nuovi ponti in sostituzione di quelli vetusti con problemi di sicurezza allo scopo di garantire il passaggio in sicurezza degli automobilisti e autotrasportatori e la ripresa delle comunicazioni commerciali in un territorio importantissimo per l'economia del Paese come quello del bacino del Po;

con il comma 891 dell'articolo 1 della legge di bilancio per il 2019, legge numero 145 del 30 dicembre 2018, è stato introdotto, nell'ambito dell'esame parlamentare, un emendamento del gruppo Lega che ha istituito un Fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni, dal 2018 al 2023, per un totale di 250 milioni di euro, da utilizzare da parte delle città metropolitane, delle province territorialmente competenti e dell'ANAS Spa, per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e per la realizzazione di nuovi ponti nel bacino del Po in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza;

con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasponi, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 3 gennaio 2020, n. 1, previa intesa in sede di Conferenza unificata, è stata disposta l'assegnazione delle risorse ai soggetti attuatori, sulla base di un piano che ha classificato i progetti presentati secondo criteri di priorità fissati dalla legge e legati al miglioramento della sicurezza, al traffico interessato e alla popolazione servita, attribuendo precedenza ad un esteso programma di lavori di manutenzione dei ponti esistenti sul bacino del Po, piuttosto che alla realizzazione di nuovi ponti;

eppure, la novità assoluta introdotta nell'ordinamento con il comma 891 della legge di bilancio per il 2019 è quella del finanziamento della costruzione di nuovi ponti in sostituzione di quelli vetusti del bacino del Po, non più corrispondenti alle nuove norme di sicurezza, visto che la ristrutturazione dei ponti esistenti abbia sempre ricevuto risorse da varie fonti di finanziamento,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative di carattere normativo per il rifinanziamento del Fondo *ex* articolo 1, comma 891, della legge di bilancio per il 2019, legge numero 145 del 30 dicembre 2018, specificatamente per la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza nel bacino del Po, anche utilizzando parte delle risorse del Piano nazionale per la ripresa e resilienza (Pnrr), allo scopo di garantire il passaggio in sicurezza degli automobilisti e autotrasportatori e la ripresa delle comunicazioni commerciali in un territorio importantissimo per l'economia del Paese come quello del bacino del Po.

9/3072/**16.** Lucchini, Cavandoli, Ferrari, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan, Badole, Benvenuto, Dara, D'Eramo, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento, composto da quattro articoli suddivisi in sei commi, appare riconducibile a tre distinte finalità, tutte attinenti al settore dei trasporti: la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti, per evitare l'interruzione dei servizi di continuità marittima; la proroga del termine per completare il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi; la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

in particolare, l'articolo 1, interviene in materia di trasporto marittimo con la Sardegna, la Sicilia e le Isole Tremiti, al fine di evitare che si verifichino interruzioni nell'erogazione dei servizi di continuità marittima;

nell'ambito di una ricognizione delle opere infrastrutturali da completare, anche al fine di contenere gli effetti economici e le difficoltà logistiche derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19, con particolare riferimento alla regione Sicilia, affinché il collegamento tra l'Isola e la terraferma sia più efficiente, è necessaria l'adozione di nuovi programmi operativi complementari;

più in generale, nell'ambito delle proposte di interventi infrastrutturali riferiti al completamento dei 4 corridoi che attraversano l'Italia delle reti TEN-T, è necessario individuare gli anelli mancanti che mettono in crisi l'intero quadro infrastrutturale e, soprattutto, tutte le interdipendenze funzionali tra le reti ed i nodi urbani e logistici (porti, aeroporti ed interporti);

pertanto, è fondamentale completare il collegamento fra la Sicilia e il continente, mediante la realizzazione del Ponte sullo Stretto; la realtà è che il Ponte sullo Stretto può rappresentare una grandissima occasione di sviluppo per l'Italia e non solo per la Calabria e la Sicilia,

impegna il Governo

ad avviare quanto prima le opportune iniziative volte a riconsiderare il progetto per la realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina, quale progetto chiave per il rilancio economico del Paese, individuando con sollecitudine le risorse da destinare alla realizzazione dell'opera, anche al fine di assicurare un collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente.

9/3072/**17**. Siracusano.

La Camera,

premesso che:

il servizio pubblico di navigazione del Lago Maggiore è gestito dalla « Gestione Governativa dei Servizi Pubblici di Linea di Navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como », ente governativo dipendente dal Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili (MIMS), già Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT);

il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, prevede il conferimento della gestione del servizio di navigazione alle Regioni interessate, ma, ad oggi, tale processo di regionalizzazione non è stato ancora avviato, in quanto la norma ad oltre 20 anni dalla sua emanazione, non è mai stata attuata;

tra le ragioni dietro la mancata attuazione della norma, figura la necessità di predisporre un piano di risanamento tecnico-economico dell'Ente gestore, previsto dalla predetta normativa contestualmente alla fase di regionalizzazione vera e propria;

il Lago Maggiore rappresenta una importante attrazione turistica, economica e produttiva per la Lombardia, in riferi-

mento alla Provincia di Varese, e per il Piemonte, in riferimento alle Province di Novara e di Verbano-Cusio-Ossola;

la mancata regionalizzazione della gestione della navigazione lacuale impedisce alle Regioni di implementare, nella propria offerta turistica ed infrastrutturale, soluzioni integrate, atte a inserire la navigazione del lago all'interno di un più ampio disegno di valorizzazione turistica, economica, ambientale e trasportistica del territorio servito;

senza l'effettiva regionalizzazione della gestione lacuale, peraltro, non è possibile disporre tutta una serie di razionalizzazioni e semplificazioni idonee ad incrementare la redditività dell'area e ridurne il costo di gestione, a fronte di entrate per 30 milioni di euro e costi di 60 milioni, che obbligano l'utilizzo di risorse pubbliche per poterne sostenere il bilancio,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare tutte le iniziative di competenza per poter completare, almeno entro il termine del 2022, il processo di regionalizzazione della gestione della navigazione lacuale di cui in premessa, aggiornando il necessario piano di risanamento economico con le risorse occorrenti ed avviando le necessarie interlocuzioni con le Regioni interessate per la definizione del nuovo quadro di gestione, anche in modalità semplificata.

9/3072/**18**. Ciaburro, Caretta.

La Camera,

premesso che:

sono oltre 1260 le aziende direttamente impiegate a Venezia e 322 a Chioggia, per un totale di oltre 21.000 addetti;

le aziende coinvolte dal Porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27 per cento sull'economia comunale e per il 13 per cento su quella metropolitana;

il sistema portuale di Venezia e Chioggia, per sua natura, ricopre una natura strategica nei confronti delle merci provenienti dall'Asia;

nell'area di Porto Marghera hanno luogo le attività logistiche, commerciali ed industriali, per oltre 1447 ettari di aree operative industriali, commerciali e terziarie, con oltre 662 ettari di canali, bacini, superfici stradali e ferroviarie, con un servizio di 12 chilometri di banchine attive raggiungibili;

all'interno dell'area di Porto Marghera si articola una rete di infrastrutture materiali ed immateriali tra raccordi stradali, binari ferroviari e fibre ottiche;

l'attività economica derivante dal sistema portuale veneziano pesa per il 27 per cento sull'economia comunale e per il 13% sull'intera economia metropolitana;

le strategie europee in materia di sostenibilità ed infrastrutture energetiche, con riferimento ad esempio al progetto « Horizon 2020 Green Ports », indicano la natura strategica dei porti come luoghi di arrivo delle merci, da materie prime materiali a materie prime energetiche, e come luoghi di semilavorazione;

al termine del mandato del Presidente dell'Autorità portuale di sistema dell'Adriatico Settentrionale a fine 2020, sono stati lasciati in fase di parziale approvazione alcuni progetti di natura strategica per il potenziamento dei sistemi portuali;

tra i predetti progetti, figura il rilancio dell'area ex Montesyndal, per un'area di 22 ettari, che ha già, sulla carta, ottenuto le autorizzazioni necessarie a partire, al punto che già a giugno 2020 l'Autorità portuale ha finalizzato e trasmesso all'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'analisi costi-benefici, in termini di benessere economico e sociale;

l'area in oggetto può contare su 1700 metri di banchina, connessioni fer-

roviarie e stradali e possibilità di ormeggio con un fondale di 12 metri circa di profondità;

il rilancio dell'area permetterebbe di trasformarla in un'area adibita ad ospitare operazioni di semilavorazione dei prodotti, permettendo lo sviluppo del sistema industriale portuale veneziano, nonché stimolando la nascita e l'insediamento di nuove attività economiche e produttive ad alto valore aggiunto,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare tutte le iniziative di competenza per stimolare e sostenere lo sviluppo dell'industria legata al sistema portuale veneziano, in riferimento anche alla realizzazione dell'attività di rilancio dell'area ex Montesyndal per lo sviluppo di aree industriali di semilavorazione delle merci e l'insediamento di attività produttive ad alto valore aggiunto, valutando, l'adozione di modalità di gestione logistica semplificata (ZLS).

9/3072/**19**. Caretta, Ciaburro, Rotelli, Silvestroni.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell'esame parlamentare del provvedimento è emersa l'esigenza di intervenire con urgenza adottando una serie di misure molto attese da cittadini e imprese;

su tali questioni, si è più volte esplicitata la volontà di intervenire in sede parlamentare con un ulteriore provvedimento;

tale impegno a intervenire con siffatto provvedimento si è determinato a partire dalla maggioranza parlamentare che sostiene l'attuale Esecutivo,

impegna il Governo:

ad adottare celermente un nuovo provvedimento normativo d'urgenza in cui siano perseguite, fra le altre, le seguenti finalità:

a) consentire le visite mediche per le patenti nautiche ai medici autorizzati anche nelle sedi delle scuole nautiche, delle autoscuole e delle imprese di consulenza che rispettino tutte le normative;

b) permettere con una ricevuta rilasciata dagli STED (sportelli telematici del diportista) l'immediata immissione in navigazione delle unità nuove o importate da immatricolare;

c) inserire il Porto di Arbatax nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, al fine di consentire l'ottimizzazione della governarne portuale e la determinazione di una forte sinergia tra i vari porti gestiti dall'Autorità di sistema;

d) modificare la disciplina del cd. « bonus-viaggio » (articolo 200-bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77), estendendone la platea a tutti i cittadini che abbiano compiuto 65 anni e semplificandone la normativa per consentire ai Comuni di superare il limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità anche economica, fermo restando l'importo massimo di 20 euro per ciascun viaggio;

e) specificare che i contributi erogati alle imprese dell'autotrasporto per le maggiori spese affrontate non concorrono alla formazione della base imponibile ai fini delle imposte sui redditi;

f) prevedere la possibilità di effettuare presso officine esterne autorizzate le revisioni anche di rimorchi e semirimorchi riferiti ai mezzi pesanti;

g) individuare misure idonee a garantire la maggiore efficacia della disciplina in materia di circolazione sul territorio nazionale dei veicoli immatricolati

all'estero condotti dai soggetti residenti in Italia, tenuto conto delle loro esigenze lavorative;

h) assicurare la continuità del servizio pubblico di trasporto di interesse nazionale costituito dalla ferrovia internazionale Domodossola – Locarno, come disciplinato dalla convenzione internazionale resa esecutiva dalla legge 16 dicembre 1923 la n. 3195;

i) prevedere misure finalizzate all'aggiornamento delle modalità attuale e degli strumenti operativi per le soluzioni *Smart Road*;

j) eliminare i limiti posti alle attività della concessionaria CAV S.p.A., consentendo alla società di effettuare tutti gli interventi di realizzazione e gestione, compresa l'attività di manutenzione, ordinaria e straordinaria;

k) garantire la sosta gratuita, ivi incluso nelle cosiddette strisce blu, per le persone con disabilità che non possano beneficiare di stalli riservati, introducendo sanzioni più severe per coloro che occupano indebitamente gli stessi e introdurre un sistema autorizzatorio senza scadenza per la mobilità di persone con disabilità permanenti, superando l'attuale sistema dei rinnovi;

l) sempre con riferimento al tema della riservazione della sosta su strada, rendere aggiornato e coerente l'ordinamento al tema degli « stalli rosa » e degli « stalli per veicoli elettrici »;

m) ad adottare opportune iniziative anche di carattere normativo, volte a prevedere che l'autorizzazione alla circolazione di prova sia utilizzabile per la circolazione dei veicoli anche già immatricolati e privi di momentanea copertura assicurativa;

n) procedere a ulteriori revisioni del codice strada nell'ottica di una maggiore trasparenza dei proventi delle multe nonché di una maggiore semplificazione delle procedure amministrative, attraverso il completamento della digitalizzazione dei processi istruttori in materia di comunicazioni tra cittadini e uffici della motorizzazione civile;

o) consentire in via transitoria la pubblicità non luminosa per conto di terzi anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle associazioni di volontariato e alle associazioni sportive dilettantistiche, in attuazione della risoluzione 7-00494 approvata all'unanimità dalla IX Commissione il 29 settembre 2020;

p) al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, istituire un fondo pluriennale destinato alla formazione e all'assunzione di macchinisti ferroviari del settore merci, da attribuire alle imprese ferroviarie sotto forma di contributo in conto esercizio;

q) destinare sanzioni, penali o eventuali decurtazioni applicate dalle disposizioni del contratto di servizio ferroviario di media e lunga percorrenza ad iniziative che riguardino agevolazioni tariffarie rivolte ai giovani per i collegamenti su destinazioni nazionali e l'attivazione di nuovi collegamenti ferroviari.

9/3072/**20**. Gariglio, Scagliusi, Rixi, Rosso, Nobili, Silvestroni, Stumpo, Tasso, De Girolamo, Rospi, Lupi, Carelli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento dispone, tra le altre misure, la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti e la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

la città di Venezia ha sofferto come e più di tutte le altre città d'arte italiane, la gravissima crisi economica e il sostanziale azzeramento dei flussi turistici determinati dalla pandemia globale tuttora in corso;

l'auspicio di un rapido ritorno alla normalità, va accompagnato con opportuni interventi che garantiscano aiuti economici sostanziali, insieme ad una visione chiara delle necessità immediate per il rilancio della città lagunare;

gli episodi sempre più frequenti della cosiddetta « acqua alta », hanno evidenziato come Venezia non possa più aspettare i tempi della burocrazia, ma meriti al contrario risposte immediate ed efficaci;

in un'ottica di decentramento funzionale e amministrativo, spetta al Sindaco di Venezia, e per quanto di competenza al presidente della Regione Veneto, individuare, proporre e quando consentito attuare, gli interventi giudicati realmente utili per la cittadinanza, la messa in sicurezza e il rilancio del territorio;

lo stesso problema dell'attracco in laguna delle navi da crociera di grande tonnellaggio, deve essere risolto mettendo a confronto le esigenze della tutela ambientale, con la necessità di un rilancio forte dell'economia e dei flussi turistici;

il collegamento tra le diverse isole di cui si compone la municipalità di Venezia, rappresenta un servizio pubblico essenziale che deve essere garantito e potenziato al massimo livello;

le barriere frangiflutto del MOSE, il cui intervento a regime potrà dare una risposta importante al contenimento degli allagamenti dei quali periodicamente soffre Venezia, deve essere anch'esso coordinato con i tempi della navigazione in laguna, per evitare quei gravi disagi che si sono determinati il 3 ottobre del 2020, quando le barriere sono rimaste sollevate per 9 ore, determinando prima e dopo un lungo blocco della navigazione marittima commerciale,

impegna il Governo

a garantire il pieno coinvolgimento della Regione Veneto e del Comune di Venezia nelle scelte strategiche che impattano sulle specifiche realtà territoriali.

9/3072/**21**. Maschio, Ferro, Foti, Zucconi, Galantino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento tratta misure inerenti il settore dei trasporti e dispone la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti; la proroga del termine per completare il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi; la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

la città di Venezia ha sofferto come e più di tutte le altre città d'arte italiane, la gravissima crisi economica e il sostanziale azzeramento dei flussi turistici determinati dalla pandemia globale tuttora in corso;

l'auspicio di un rapido ritorno alla normalità, va accompagnato con opportuni interventi che garantiscano aiuti economici sostanziali, insieme ad una visione chiara delle necessità immediate per il rilancio della città lagunare;

gli episodi sempre più frequenti della cosiddetta « acqua alta », hanno evidenziato come Venezia non possa più aspettare i tempi della burocrazia, ma meriti al contrario risposte immediate ed efficaci;

in un'ottica di decentramento funzionale e amministrativo, spetta al Sindaco di Venezia, e per quanto di competenza al presidente della Regione Veneto, individuare, proporre e quando consentito attuare, gli interventi giudicati realmente utili per la cittadinanza, la messa in sicurezza e il rilancio del territorio;

lo stesso problema dell'attracco in laguna delle navi da crociera di grande tonnellaggio, deve essere risolto mettendo a confronto le esigenze della tutela am-

bientale, con la necessità di un rilancio forte dell'economia e dei flussi turistici;

il collegamento tra le diverse isole di cui si compone la municipalità di Venezia, rappresenta un servizio pubblico essenziale che deve essere garantito e potenziato al massimo livello;

le barriere frangiflutto del MOSE, il cui intervento a regime potrà dare una risposta importante al contenimento degli allagamenti dei quali periodicamente soffre Venezia, deve essere anch'esso coordinato con i tempi della navigazione in laguna, per evitare quei gravi disagi che si sono determinati il 3 ottobre del 2020, quando le barriere sono rimaste sollevate per 9 ore, determinando prima e dopo un lungo blocco della navigazione marittima commerciale,

impegna il Governo

a potenziare il servizio pubblico di collegamento tra il centro di Venezia e le isole circostanti.

9/3072/**22**. Ferro, Bignami, Foti, Zucconi, Galantino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento dispone, tra le altre misure, la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti; la proroga del termine per completare il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi; la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

nello specifico è prevista una disposizione di carattere procedurale volta a favorire la definizione della gestione in sicurezza del traffico navale nella laguna di Venezia;

la città di Venezia ha sofferto come e più di tutte le altre città d'arte italiane, la gravissima crisi economica e il sostanziale azzeramento dei flussi turistici determinati dalla pandemia globale tuttora in corso;

l'auspicio di un rapido ritorno alla normalità, va accompagnato con opportuni interventi che garantiscano aiuti economici sostanziali, insieme ad una visione chiara delle necessità immediate per il rilancio della città lagunare;

gli episodi sempre più frequenti della cosiddetta « acqua alta », hanno evidenziato come Venezia non possa più aspettare i tempi della burocrazia, ma meriti al contrario risposte immediate ed efficaci;

in un'ottica di decentramento funzionale e amministrativo, spetta al Sindaco di Venezia, e per quanto di competenza al presidente della Regione Veneto, individuare, proporre e quando consentito attuare, gli interventi giudicati realmente utili per la cittadinanza, la messa in sicurezza e il rilancio del territorio;

lo stesso problema dell'attracco in laguna delle navi da crociera di grande tonnellaggio, deve essere risolto mettendo a confronto le esigenze della tutela ambientale, con la necessità di un rilancio forte dell'economia e dei flussi turistici;

il collegamento tra le diverse isole di cui si compone la municipalità di Venezia, rappresenta un servizio pubblico essenziale che deve essere garantito e potenziato al massimo livello;

le barriere frangiflutto del MOSE, il cui intervento a regime potrà dare una risposta importante al contenimento degli allagamenti dei quali periodicamente soffre Venezia, deve essere anch'esso coordinato con i tempi della navigazione in laguna, per evitare quei gravi disagi che si sono determinati il 3 ottobre del 2020, quando le barriere sono rimaste sollevate per 9 ore, determinando prima e dopo un

lungo blocco della navigazione marittima commerciale,

impegna il Governo

ad aprire immediatamente un tavolo permanente di confronto con la Regione Veneto e il Comune di Venezia, insieme alle compagnie di navigazione e le realtà marittime turistiche e commerciali, nonché le rappresentanze dei lavoratori portuali, per coordinare al meglio i tempi e il funzionamento a regime del MOSE.

9/3072/**23**. Lollobrigida, Foti, Ferro, Zucconi, Galantino, Delmastro Delle Vedove, Osnato.

La Camera,

premesso che:

in particolare, al fine di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio, il provvedimento prevede che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale proceda all'esperimento di un concorso di progettazione, secondo quanto previsto dal codice dei contratti pubblici, per acquisire proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica volti a contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna;

la città di Venezia ha sofferto come e più di tutte le altre città d'arte italiane, la gravissima crisi economica e il sostanziale azzeramento dei flussi turistici determinati dalla pandemia globale tuttora in corso;

l'auspicio di un rapido ritorno alla normalità, va accompagnato con opportuni interventi che garantiscano aiuti economici sostanziali, insieme ad una visione chiara delle necessità immediate per il rilancio della città lagunare;

gli episodi sempre più frequenti della cosiddetta « acqua alta », hanno evidenziato come Venezia non possa più aspettare i tempi della burocrazia, ma meriti al contrario risposte immediate ed efficaci;

in un'ottica di decentramento funzionale e amministrativo, spetta al Sindaco di Venezia, e per quanto di competenza al presidente della Regione Veneto, individuare, proporre e quando consentito attuare, gli interventi giudicati realmente utili per la cittadinanza, la messa in sicurezza e il rilancio del territorio;

lo stesso problema dell'attracco in laguna delle navi da crociera di grande tonnellaggio, deve essere risolto mettendo a confronto le esigenze della tutela ambientale, con la necessità di un rilancio forte dell'economia e dei flussi turistici;

il collegamento tra le diverse isole di cui si compone la municipalità di Venezia, rappresenta un servizio pubblico essenziale che deve essere garantito e potenziato al massimo livello;

le barriere frangiflutto del MOSE, il cui intervento a regime potrà dare una risposta importante al contenimento degli allagamenti dei quali periodicamente soffre Venezia, deve essere anch'esso coordinato con i tempi della navigazione in laguna, per evitare quei gravi disagi che si sono determinati il 3 ottobre del 2020, quando le barriere sono rimaste sollevate per 9 ore, determinando prima e dopo un lungo blocco della navigazione marittima commerciale,

impegna il Governo

ad intraprendere, salvaguardando la difesa del patrimonio storico e ambientale unico della città di Venezia, ogni iniziativa necessaria atta a rilanciare in tempi brevi il comparto del turismo nella città lagunare, partendo dal potenziamento del sistema dei trasporti interno e tra il centro e le isole circostanti.

9/3072/**24**. Meloni, Lollobrigida, Foti, Ferro, Zucconi, Galantino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento contiene tra le altre, delle disposizioni urgenti volte a prorogare dei termini in scadenza o già scaduti, ma necessari per assicurare l'erogazione dei servizi di continuità marittima con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti e di garantire il diritto alla mobilità delle persone e alla circolazione delle merci sull'intero territorio nazionale; inoltre, delle disposizioni atte a contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna sulla salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio;

la città di Venezia ha sofferto come e più di tutte le altre città d'arte italiane, la gravissima crisi economica e il sostanziale azzeramento dei flussi turistici determinati dalla pandemia globale tuttora in corso;

l'auspicio di un rapido ritorno alla normalità, va accompagnato con opportuni interventi che garantiscano aiuti economici sostanziali, insieme ad una visione chiara delle necessità immediate per il rilancio della città lagunare;

gli episodi sempre più frequenti della cosiddetta « acqua alta », hanno evidenziato come Venezia non possa più aspettare i tempi della burocrazia, ma meriti al contrario risposte immediate ed efficaci;

in un'ottica di decentramento funzionale e amministrativo, spetta al Sindaco di Venezia, e per quanto di competenza al presidente della Regione Veneto, individuare, proporre e quando consentito attuare, gli interventi giudicati realmente utili per la cittadinanza, la messa in sicurezza e il rilancio del territorio;

lo stesso problema dell'attracco in laguna delle navi da crociera di grande tonnellaggio, deve essere risolto mettendo a confronto le esigenze della tutela ambientale, con la necessità di un rilancio forte dell'economia e dei flussi turistici;

il collegamento tra le diverse isole di cui si compone la municipalità di Venezia, rappresenta un servizio pubblico essenziale che deve essere garantito e potenziato al massimo livello;

le barriere frangiflutto del MOSE, il cui intervento a regime potrà dare una risposta importante al contenimento degli allagamenti dei quali periodicamente soffre Venezia, deve essere anch'esso coordinato con i tempi della navigazione in laguna, per evitare quei gravi disagi che si sono determinati il 3 ottobre del 2020, quando le barriere sono rimaste sollevate per 9 ore, determinando prima e dopo un lungo blocco della navigazione marittima commerciale,

impegna il Governo

ad investire ulteriori risorse pari ad 1 miliardo di euro per la messa in sicurezza e il salvataggio della città di Venezia.

9/3072/**25**. Rizzetto, Vinci.

La Camera,

premesso che:

nello specifico, si prevede l'elaborazione di proposte ideative dei progetti di fattibilità inerenti la realizzazione e la gestione dei punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili dalle navi che sono adibite al trasporto passeggeri e che abbiano una stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate nonché delle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici;

è necessario evidenziare che il porto di Venezia rappresenta uno degli snodi cardine della portualità Nord adriatica e nazionale, con una dotazione infrastrutturale di circa 1.500 ettari di aree operative portuali e industriali, servite da 12 chilometri di banchine, raggiungibili da

navi con pescaggi fino a −11,5 m, tutte dotate di raccordi stradali e di 45 km di rete ferroviaria di manovra;

la movimentazione complessiva dei traffici del Porto di Venezia è stata di circa 26,49 milioni di tonnellate al 2018, pari al 5,39 per cento del totale nazionale, mentre il porto di Chioggia ha movimentato circa 1,01 milioni di tonnellate, pari allo 0,21% del totale nazionale;

è di tutta evidenza, dunque, l'urgenza di porre rimedio alle problematiche del porto di Venezia, con un indotto di lavoratori costituito da più di 13.000 persone;

diverse sono le criticità che colpiscono il territorio lagunare a partire dal problema della struttura Mose, ancora non completato, a quello delle grandi navi e le grandi petroliere che via via tagliano pezzi di laguna, costretta ad adattarsi oramai alle necessità delle piccole città galleggianti;

al fine di garantire la rapida esecuzione degli interventi necessari a gestire le diverse e specifiche criticità della città lagunare, sarebbe opportuno attribuire poteri speciali al sindaco di Venezia,

impegna il Governo

a conferire al sindaco di Venezia, al fine di velocizzare la risoluzione delle specifiche e controverse criticità della città lagunare, poteri commissariali straordinari come fatto in occasione della ricostruzione del Ponte Morandi con il sindaco di Genova.

9/3072/**26**. Rotelli, Silvestroni.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge n. 45 del 2021 reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia;

il provvedimento dispone, tra le altre misure, la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti; la proroga del termine per completare il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi; la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

nello specifico è prevista una disposizione inerente il trasporto marittimo di passeggeri con la Sardegna, la Sicilia e le Isole Tremiti;

restano escluse dal decreto altre aree che meriterebbero un intervento chiaro e deciso in materia di collegamenti con la terraferma come Ischia e le altre isole del Golfo di Napoli;

l'isola di Ischia soffre molto spesso di disservizi legati alla ridotta capienza delle navi, alle quali si sommano i disservizi legati alla riduzione del numero e della frequenza delle corse e alla differenza tra le tariffe praticate dai diversi operatori marittimi;

al fine di rendere il servizio di collegamento con la terraferma un vero e proprio diritto dei cittadini alla continuità territoriale, minimizzando i disagi per la popolazione residente sull'isola,

impegna il Governo

ad adottare ogni necessaria iniziativa al fine di pervenire all'adozione di un biglietto unico per i collegamenti tra la terraferma e ciascuna isola del Golfo di Napoli, valido per tutti gli operatori marittimi operanti sulla singola tratta.

9/3072/**27.** Delmastro Delle Vedove, Caiata, Foti, Ferro, Zucconi, Galantino, De Toma, Rachele Silvestri.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per

la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia; all'articolo 2, in particolare, è contenuta la proroga al 30 settembre 2021 del termine entro il quale deve essere completato il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi;

appare evidente che la stagione estiva, ormai alle porte, registrerà una crescita importante in termini di presenza del numero di imbarcazioni nei nostri mari. Queste ultime si aggiungeranno a quelle, non meno importanti, operanti tutto l'anno (charter, imbarcazioni a noleggio, natanti per lezioni di apprendimento, e altro);

nella grande maggioranza dei casi, il documento necessario per poter condurre, nel rispetto delle regole, le imbarcazioni in parola è la patente nautica; la normativa in materia richiede specifiche visite mediche di idoneità psicofisica, specificando inoltre che le stesse possano essere effettuate presso le sole strutture pubbliche;

tuttavia, essendo tali strutture impegnate, a causa dell'emergenza pandemica, su altri fronti (quello delle vaccinazioni in primis), si determina uno slittamento temporale in avanti degli accertamenti richiesti per le patenti nautiche: per questo, è più che mai opportuno ampliare il perimetro dei soggetti/enti abilitati a svolgere tali visite sanitarie;

in passato, infatti, tale possibilità era riconosciuta anche ai gabinetti medici presso le autoscuole e le scuole nautiche, alle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (ex Legge 8 agosto 1991, n. 264 – Disciplina dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto), agli studi medici, vale a dire a tutte quelle strutture in cui vengono svolte le visite mediche per le patenti di guida;

si rileva, inoltre, che qualora si attendesse la pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* delle modifiche relative al decreto 29 luglio 2008 n. 146, recante il Codice della nautica da diporto, sarebbe necessario attendere ulteriori mesi senza risultati concreti;

peraltro, in conclusione, tale ampliamento dei soggetti abilitati all'effettuazione delle visite mediche per l'idoneità psicofisica con riferimento alle patenti nautiche, si porrebbe in linea con la risposta data lo scorso 17 marzo presso la IX Commissione Trasporti della Camera all'interrogazione a risposta immediata n. 5-05315 Nobili: Mancata emanazione del decreto attuativo in materia di visite mediche per le patenti nautiche: « Nell'evidenziare che gli Uffici del Ministero stanno predisponendo lo schema di regolamento, si rappresenta che, nelle more, le visite di idoneità medica, stante il chiaro tenore del citato articolo 59, comma 1, lettera *i)*, potranno essere effettuate anche presso gabinetti medici e da personale medico in possesso del codice identificativo per il rilascio delle patenti di guida »,

impegna il Governo

a estendere la possibilità di effettuare le visite mediche di idoneità psicofisica per le patenti nautiche anche ai gabinetti medici presso le autoscuole e le scuole nautiche, alle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, agli studi medici, e a tutte quelle strutture in cui vengono svolte le visite mediche per le patenti di guida.

9/3072/**28**. Silvestroni, Rotelli, Albano, Frassinetti.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 3 del presente provvedimento, modificato presso il Senato, prevede che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale proceda all'esperimento di un concorso di progetta-

zione, secondo quanto previsto dal codice dei contratti pubblici, al fine di acquisire proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica volti a contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna al fine di salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di tale territorio;

prima della crisi connessa alla pandemia che ha di fatto bloccato il settore globalmente, il comparto crocieristico veneziano occupava nel suo complesso circa 4.200 persone, mentre il solo scalo passeggeri poteva contare su oltre 1.700 occupati diretti;

in base allo studio di Ca' Foscari « L'impatto economico della crocieristica a Venezia » infatti, sono 280 i milioni di euro all'anno di spesa del settore che contribuiscono con il 3,26 per cento al PIL locale. Tali valori sono riconducibili quasi esclusivamente alla funzione « *homeport* » del Porto di Venezia;

sempre nello studio sopra citato è indicato come la spesa media di un crocierista a Murano in un negozio di vetri artistici sia di 1500 euro;

la qualità secolare dei prodotti di Murano sono simbolo dell'identità di Venezia e rappresentano anche il futuro per innovazione e design, nonché un forte attrattore turistico,

impegna il Governo

ad adottare qualsiasi iniziativa volta alla valorizzazione del turismo a Venezia, anche di natura crocieristica a basso impatto, e nell'isola di Murano.

9/3072/**29.** Mollicone, Silvestroni, Rotelli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia; all'articolo 2, in particolare, è contenuta la proroga al 30 settembre 2021 del termine entro il quale deve essere completato il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi;

sull'argomento patenti spesso si ritorna perché ci sono delle incongruenze che creano, spesso, non pochi problemi di gestione di attività di pubblica utilità: l'attività per la raccolta dei rifiuti urbani è una di queste:

tale attività richiede l'utilizzo di mezzi con massa differente; sia fino a 3,5 tonnellate; sia da 3,5 a 7 tonnellate; e, a volte, anche masse superiori; questo comporta la necessità di avere a disposizione personale dotato sia di patente « B » che di patente « C » e/o superiore;

per questo motivo, le società dei servizi di igiene ambientale si trovano in grande difficoltà nella ricerca di personale con tali caratteristiche. Inoltre, poiché si stima per i prossimi anni che il personale munito di patenti adeguate allo scopo « in uscita » sarà maggiore rispetto a quello « in entrata », vi è fondato timore, se non addirittura un allarme, per l'intero comparto;

a dimostrazione di quanto appena affermato, basti pensare che, a partire dal 2010, si sono ridotti del 48 per cento i candidati al conseguimento di patenti C. Dall'altro lato, però, la richiesta del settore risulta in costante crescita, soprattutto per effetto dei servizi di raccolta « porta a porta ». I fattori incidenti su tale diminuzione sono molteplici: alti costi per il conseguimento di patenti superiori: si parla di circa 3.000,00 Euro per la sola patente C; bassa percentuale di candidati che superano l'esame (soprattutto la parte teorica); alti costi per l'ottenimento della « Carta di qualificazione del conducente » (CQC) e difficoltà a superare l'esame conseguente; percentuale di errori ammessi in sede di esame che non può superare il 10

per cento del totale delle domande, contro il 20 per cento di altre abilitazioni simili; tempi necessari per arrivare all'ottenimento dell'abilitazione (mediamente più di un anno; contro le poche settimane dei paesi confinanti con l'Italia);

tale problematica va a intaccare la certezza di esecuzione del servizio di pubblica utilità di raccolta rifiuti,

impegna il Governo

a estendere anche al personale dotato di sola patente di categoria « B » l'abilitazione a condurre i veicoli di massa complessiva tra 3,5 e 7,5 Ton, dotati di attrezzatura specifica per l'espletamento dei servizi di igiene ambientale sul territorio.

9/3072/**30.** Osnato, Trancassini, Rotelli, Silvestroni.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge C, 3072 di conversione del decreto-legge 1/4/2021 n. 45 reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo;

il provvedimento tratta misure inerenti il settore dei trasporti e dispone la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti; la proroga del termine per completare

il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi; la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

nello specifico, una delle priorità è certamente quella di tutelare il patrimonio artistico, culturale e ambientale di Venezia. È in quest'ottica che all'articolo 3 si prevede che l'Autorità portuale del Mare Adriatico settentrionale proceda ad indire un concorso di progettazione di idee e progetti di fattibilità tecnica ed economica per fare in modo di conciliare l'attività crocieristica con la tutela ambientale ed artistica della laguna,

impegna il Governo:

a rafforzare le misure di sicurezza a tutela del patrimonio artistico, culturale e ambientale di Venezia per evitare che possano accadere, come in passato, incidenti che vedano coinvolte le grandi navi da crociera.

9/3072/**31.** Frassinetti, Bucalo, Rachele Silvestri, De Toma.

La Camera,

premesso che:

il 18 febbraio 2021 sono stati pubblicati i bandi di gara per l'affidamento in concessione del servizio di trasporto di continuità marittima sulle linee Civitavecchia/Arbatax/Cagliari e Termoli/Tremiti;

la procedura è stata curata da Invitalia, anche quale estensore materiale del bando;

la Federazione delle Associazioni Sarde in Italia – che organizza settanta circoli di emigrati sardi, con 33.000 iscritti – ha lamentato, anche formalmente nei confronti di Invitalia, la definizione di « residenti », come anche riportata all'articolo 5 del capitolato tecnico, problema peraltro già reso noto dalla medesima Associazione in precedenza nel corso del convegno nazionale sulla « continuità territoriale », organizzato il 15 febbraio 2020, appena prima della emergenza pandemica, con una nutrita partecipazione di parlamentari, consiglieri regionali e operatori del settore nonché docenti universitari;

in particolare, secondo Invitalia, devono considerarsi residenti esclusivamente i cittadini comunitari o extracomunitari aventi la residenza in un comune della Regione Sardegna, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna ed ivi

non residenti ed i loro familiari a carico, muniti di idonea documentazione in corso di validità, presentata alla prenotazione o all'acquisto e all'accesso alla nave;

la suindicata definizione risulta palesemente discriminatoria, e perciò inapplicata da molti anni, in quanto resterebbero esclusi dai medesimi benefici i soggetti nati in Sardegna, non residenti, appartenenti alla categoria dei non dipendenti, vale a dire, tra i tanti: i pensionati, gli artigiani e i commercianti, i lavoratori con partita IVA, i disoccupati, i giovani stagisti o apprendisti, gli studenti universitari temporaneamente obbligati ad avere la residenza fuori Sardegna;

come anche suggerito dalla stessa Federazione, la suindicata clausola andrebbe sostituita con la più generale formula: « nonché i cittadini nati in Sardegna e ivi non residenti »,

impegna il Governo

a sostituire, nei prossimi bandi che saranno pubblicati per l'affidamento della continuità marittima, la suindicata espressione di carattere chiaramente discriminatorio con altra che consenta l'accesso al beneficio in questione a tutti i cittadini nati in Sardegna, senza imporre alcun vincolo di residenza.

9/3072/**32**. Montaruli, Deidda, De Toma, Rachele Silvestri, Vinci.

La Camera,

premesso che:

la compagnia Cin-Tirrenia il 27 ottobre 2020 ha annunciato che intende assicurare l'operatività della tratta Civitavecchia-Arbatax (Tortoli) almeno fino al 28 febbraio 2021, vale a dire fino alla scadenza della proroga della convenzione per la continuità territoriale marittima, originariamente prevista per il 18 luglio 2020;

l'attuale regime di continuità territoriale marittima è stato più volte è stato prorogato, a causa sia dell'emergenza sanitaria tuttora in atto, sia di ulteriori, altri ritardi di varia natura, mentre, recentemente, si è conclusa negativamente la procedura aperta per l'affidamento in concessione del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Civitavecchia, Arbatax e Cagliari e viceversa, con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima;

Invitalia ha pubblicato l'esito della mancata aggiudicazione dell'appalto, i cui termini sono scaduti lo scorso 20 aprile, con la seguente motivazione; non sono pervenute o sono state tutte respinte le offerte o domande di partecipazione;

quale che sia la soluzione che il Governo intenderà adottare, il Porto di Arbatax dovrà necessariamente trovare adeguata tutela, anche in ragione dell'indubbia importanza e centralità del medesimo scalo, tenuto conto anche del fatto che, negli anni, sono state investite cospicue risorse per la ristrutturazione e l'ampliamento delle strutture, al fine di poter ospitare i maxi-traghetti utilizzati nelle tratte da e per Genova e Civitavecchia;

recentemente, il presidente di Confindustria Sardegna Centrale, Giovanni Bitti, al fine di scongiurare un'eventuale disimpegno della Tirrenia nel porto in questione, ha evidenziato la rilevanza strategica dello scalo e delle relative rotte commerciali e turistiche – segnalando, tra le altre cose, che nel 2019 sono transitati 5.788.487 tonnellate di merci, nonché 22.305 passeggeri in arrivo e 18.677 in partenza – chiedendo, conseguentemente, la predisposizione di una strategia a lungo termine per il rilancio dello stesso scalo, che preveda diversi, ingenti investimenti, nonché una gestione incisiva;

la stessa amministrazione comunale di Tortolì, col supporto della regione Sardegna, ha richiesto, più volte, non solo la tutela della tratta Arbatax-Civitavecchia, ma un incremento delle tratte disponibili, anche in relazione all'effettiva richiesta dell'utenza, tenuto conto che il porto di Arbatax rappresenta un'infrastruttura fon-

damentale per l'Ogliastra, in ragione della sua centralità per l'intera costa orientale della Sardegna,

impegna il Governo

nella stesura della prossima convenzione, al fine di tutelare l'infrastruttura in questione, a prevedere sia adeguate garanzie per il mantenimento e il potenziamento delle tratte attualmente attive, sia a valutare ogni opportuna iniziativa al fine di includere il porto di Arbatax all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, quale porto di rilevanza strategica per l'intero territorio regionale e nazionale.

9/3072/**33**. Deidda, Caiata, Donzelli, Gemmato, Lucaselli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna;

l'articolo 1 del provvedimento, in particolare, contiene disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori, prevedendo che continuino ad applicarsi le disposizioni della convenzione stipulata con Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. per il trasporto marittimo con la Sardegna, la Sicilia e le Isole Tremiti;

la legge 18 luglio 1957, n. 614, ha disciplinato l'organizzazione della navigazione sui Laghi Maggiore, di Como e di Garda, autorizzando il Ministero dei trasporti a gestire direttamente i servizi pubblici di linea sui predetti laghi, mediante apposito gestore;

l'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, che, in attuazione della delega di cui all'articolo 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382, ha disciplinato il trasferimento alle regioni ed agli Enti locali di funzioni amministrative dello Stato, ha disposto la delega alle regioni delle funzioni amministrative sulle aree del demanio lacuale e fluviale;

l'articolo 11 del decreto legislativo 422/1997 ha previsto il trasferimento alle Regioni interessate del servizio di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda, previo risanamento tecnico economico, da finanziare con i fondi e le modalità di cui all'articolo 2 della legge n. 194/1998, e previa intesa delle Regioni medesime con i Ministeri competenti per l'approvazione del piano di risanamento;

tale intesa, tuttavia, non è mai stata raggiunta a causa delle differenti visioni in merito alla definizione delle risorse finanziarie da destinare al servizio,

impegna il Governo

a provvedere al risanamento tecnico economico della Gestione della navigazione lacuale per i laghi di Como, Garda e Maggiore, e, in esito allo stesso, ad assumere le iniziative necessarie per il completamento del processo di regionalizzazione della medesima gestione.

9/3072/**34**. Butti, Foti, Bignami, Albano, Vinci, Bellucci, Lucaselli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame intende coniugare la tutela del traffico mercantile e crocieristico, del territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio;

l'articolo 3 comma 1 del provvedimento prevede, entro sessanta giorni dalla sua entrata in vigore, un concorso di idee volte alla realizzazione di proposte ideative e di progetti dedicati 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;

tempi per la realizzazione della nuova opera non saranno brevi considerando le fasi necessarie dall'ideazione alla cantierizzazione;

il traffico navale comporta, oltre al moto ondoso legato al loro passaggio, anche un incremento di emissioni e rilascio di polveri sottili;

uno studio pubblicato il 27 febbraio 2020 dall'Università Ca' Foscari Venezia sulle nanoparticelle emesse dal traffico marittimo nella città ha dimostrato che gli scarichi delle imbarcazioni incidono tra il 7 e il 9 per cento delle nanoparticelle, con diametro inferiore a 1 micron (un decimillesimo di millimetro);

il risultato dello studio citato sopra, realizzato grazie al programma Interreg Italia-Croazia, all'interno del progetto ECOMOBILITY, ha contribuito ad espandere la conoscenza scientifica sull'inquinamento atmosferico a Venezia, una delle città più colpite in Italia dal fenomeno dello smog perseguendo la sostenibilità ambientale del trasporto stradale e navale in aree costiere, mediante un approccio eco-compatibile,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di creare un tavolo che coinvolga il Ministero della Transizione Ecologica, la Regione Veneto, il Comune di Venezia, le autorità portuali e gli armatori al fine di stabilire un piano dedicato a calmierare o compensare le esternalità negative dal traffico navale all'interno della laguna, in particolare per quanto concerne le emissioni.

9/3072/**35**. Mantovani, Foti, Butti, Bignami, Bellucci, Lucaselli.

La Camera,

premesso che:

la risoluzione dei problema « grandi navi » è un problema urgente, il nodo del traffico crocieristico fa parte a pieno titolo del problema della salvaguardia della città che costituisce una questione di preminente interesse nazionale, un problema con il quale facciamo i conti da anni, senza però aver individuato una soluzione;

sono trascorsi quasi dieci anni, dal decreto Clini-Passera del 2012, che prevede l'estromissione dal Bacino di San Marco delle navi con stazza superiore alle 40 mila tonnellate. Prima che la crisi dovuta alla pandemia azzerasse il traffico crocieristico, passavano navi fino a 96 mila tonnellate, che riprenderanno a transitare, a partire dal 5 giugno. In dieci anni sono state presentate diverse soluzioni, ma l'alternativa ancora non è arrivata;

il decreto-legge in esame stabilisce di indire, entro due mesi, un concorso internazionale di idee per individuare la migliore soluzione, con l'obiettivo di salvaguardare un patrimonio ambientale e urbanistico unico al mondo quali sono Venezia e la sua laguna. Stabilisce inoltre l'ambito entro cui dovranno agire i partecipanti al concorso, vale a dire la realizzazione di un porto « fuori delle aree protette della laguna », che ospiti le Grandi Navi da crociera e le navi commerciali transoceaniche. Si tratta di una prospettiva di grande interesse che potrebbe tradursi in una piattaforma *off-shore*, destinata a servire l'intero sistema portuale dell'Alto Adriatico a tutto il quadrante del Nordest;

è necessario dare maggiore impulso alle soluzioni provvisorie già indicate dal « Comitatone » per allontanare dalla città le navi da crociera superiori alle 40 mila tonnellate; l'ultimo aveva indicato le soluzioni temporanee nell'area della Prima zona industriale di Porto Marghera, al

momento non si è potuto procedere anche a causa delle disposizioni anti-Covid,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le iniziative di propria competenza volte:

contestualmente al concorso di idee, ad attuare in tempi rapidi, la fase transitoria per allontanare le navi dal Bacino di San Marco e dal Canale della Giudecca;

superate le disposizioni anti-Covid, ad accelerare sulle soluzioni temporanee indicate dal « Comitatone »;

a impedire lo scavo di nuovi canali;

a mantenere la Stazione Marittima per le navi di Classe Venezia già descritte dal PAT., tenendo perciò in considerazione la stazza lorda, l'impatto sui fondali, sulle fondazioni dei palazzi, delle emissioni in atmosfera e tutti i parametri ambientali e relativi alla sicurezza.

9/3072/**36**. Pellicani, De Menech, Zardini, Pezzopane, Morgoni, Braga.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia;

nello specifico il provvedimento tratta norme tutte inerenti al settore trasporti, quali la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia c isole Tremiti; la proroga del termine per completare il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi; la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

si tratta di misure inerenti il settore dei trasporti e finalizzate al potenziamento dei collegamenti con le isole nel rispetto della salvaguardia delle unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale;

è di tutta evidenza, dunque, l'urgenza di porre rimedio alle problematiche legate al turismo e al potenziamento delle vie di collegamento con tutte le isole;

diverse sono le criticità che colpiscono il territorio delle isole minori anche della Regione Siciliana, duramente provata economicamente dagli effetti della pandemia che ne ha limitato fortemente gli spostamenti all'interno e all'esterno con le altre regioni e isole limitrofe;

occorre garantire la rapida esecuzione degli interventi necessari a gestire le diverse e specifiche criticità delle isole minori, limitrofe alla regione Siciliana,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di:

individuare modalità di sostegno economico per i comuni di transito verso le isole minori e i porti delle isole minori, anche della Regione Siciliana;

supportare i porti marittimi delle isole minori anche della Regione Siciliana, al fine di salvaguardare il patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio.

9/3072/**37**. Bucalo, Silvestroni, Rotelli.

PAGINA BIANCA

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.

18ALA0142070