



## **DISEGNO DI LEGGE**

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri (DRAGHI)  
dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (GIOVANNINI)  
dal Ministro della cultura (FRANCESCHINI)  
e dal Ministro del lavoro e delle politiche sociali (ORLANDO)  
di concerto con il Ministro del turismo (GARAVAGLIA)  
e con il Ministro dell'economia e delle finanze (FRANCO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 LUGLIO 2021

Conversione in legge del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, recante misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro

## INDICE

Relazione .....	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica .....	»	7
Disegno di legge .....	»	15
Testo del decreto-legge .....	»	16

ONOREVOLI SENATORI. - L'articolo 1, al fine di assicurare l'integrità, il decoro e la sicurezza delle vie d'acqua dichiarate monumento nazionale o riconosciute di interesse culturale ai sensi degli articoli 10 e 12 del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, prevede, al comma 1, che le misure di tutela e le prescrizioni concernenti gli usi non compatibili possano comprendere anche limitazioni e divieto del transito di navi con specifiche caratteristiche, riferite alla stazza lorda, alla lunghezza dello scafo, all'altezza di costruzione e alle emissioni di sostanze inquinanti.

Il comma 2 dichiara monumento nazionale le vie urbane d'acqua Bacino di San Marco, Canale di San Marco e Canale della Giudecca di Venezia e introduce, in dette vie d'acqua, a decorrere dal 1° agosto 2021, il divieto di transito alle navi di stazza lorda superiore a 25.000 GT, di lunghezza dello scafo al galleggiamento superiore a 180 metri, con tiraggio aereo, cosiddetto *air draft*, superiore a 35 metri (con esclusione delle navi a propulsione mista vela-motore) e che comunque utilizzino combustibile in manovra con contenuto di zolfo uguale o superiore allo 0,1 per cento.

Il divieto trova ragione nella necessità di tutelare le vie urbane d'acqua di eccezionale interesse culturale, dichiarate monumento nazionale, dalle conseguenze negative prodotte dal passaggio di navi di grandi dimensioni, che possono mettere a rischio le medesime vie d'acqua, nonché gli argini e gli immobili ad esse prospicienti. Basti pensare al caso di Venezia e all'accesso delle grandi navi nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, per i quali si è più volte ri-

levato che gli effetti del moto ondoso generato dal transito di imbarcazioni di grandi dimensioni possono provocare alterazioni idrodinamiche di rilievo, anche a carico di canali minori afferenti al canale principale di transito e, di conseguenza, delle costruzioni e degli edifici interessati. Su questo, peraltro, l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO) ha già più volte avvisato lo Stato italiano, da ultimo lo scorso mese di giugno, quando ha deciso di portare all'Assemblea generale del 16 luglio 2021 la proposta di iscrivere Venezia e la sua laguna tra i siti del patrimonio mondiale in pericolo (cosiddetta *Danger List*).

A ciò si aggiunge l'intrinseca pericolosità del passaggio di natanti di tali dimensioni all'interno di canali e spazi acquei lungo i quali insistono edifici e monumenti di eccezionale valore culturale. Gli effetti degli eventi calamitosi che potrebbero verificarsi al passaggio di grandi imbarcazioni, soprattutto nei tratti in cui la profondità dei fondali non consente di tenere queste ultime a distanza conveniente dalle sponde, appaiono suscettibili di conseguenze anche catastrofiche: si pensi a eventuali collisioni, manovre erronee, attentati terroristici, incendi, sversamento e combustione di carburanti, che provocherebbero danni incalcolabili.

Infine, oltre alla necessità di assicurare la tutela e l'integrità del patrimonio storico e artistico, le dimensioni e le caratteristiche di natanti dalle grandi dimensioni appaiono scarsamente compatibili con l'esigenza di non danneggiare la prospettiva e la luce o le condizioni di ambiente e di decoro di vie d'acqua dichiarate di interesse culturale o monumento nazionale.

Tenuto conto delle possibili ricadute sul traffico navale, soprattutto crocieristico, del divieto introdotto dal comma 2, si prevede, al comma 3, l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di un fondo con una dotazione di euro 35 milioni per l'anno 2021 e di euro 20 milioni per l'anno 2022, finalizzato:

- all'erogazione di contributi: alle compagnie di navigazione in relazione ai costi sostenuti per la riprogrammazione delle rotte e per gli eventuali rimborsi riconosciuti ai passeggeri, i cui programmi di viaggio siano stati modificati in ragione della disposizione relativa alle vie d'acqua oggetto di tutela; al gestore del *terminal* di approdo interessato dal divieto di transito di cui al comma 2 nonché alle imprese di cui il gestore del *terminal* di approdo si avvale.

Al comma 4 si intendono salvaguardare i lavoratori impiegati dal gestore del *terminal* di approdo non coperti con gli strumenti già previsti a legislazione vigente per il sostegno al reddito.

In particolare, la platea dei lavoratori è quella impiegata dal gestore del *terminal* di approdo:

- di cui alla lettera *b*) del comma 3, dalle imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, titolari di contratti d'appalto di attività comprese, ai sensi dell'articolo 18, comma 7, ultimo periodo, della medesima legge n. 84 del 1994, nel ciclo operativo del citato gestore del *terminal* di approdo;

- dalle imprese esercenti i servizi di cui all'articolo 14, comma 1-*bis*, della medesima legge n. 84 del 1994;

- dalle imprese titolari di concessione ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione;

- dalle imprese autorizzate ad operare ai sensi dell'articolo 68 del citato codice;

- dalle imprese titolari di concessione ai sensi dell'articolo 60 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione

(Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;

- dagli esercenti le attività di cui alla legge 4 aprile 1977, n. 135, nonché dagli spedizionieri doganali e dalle imprese operanti nel settore della logistica, la cui attività sia connessa al transito delle navi nelle vie urbane d'acqua di cui al comma 2.

A tale riguardo il 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, è incrementato di 5 milioni di euro per l'anno 2021 e di 5 milioni di euro per l'anno 2022.

Il comma 5 stabilisce che la competente Autorità di sistema portuale può procedere, nel rispetto della normativa europea, alla revisione del piano economico finanziario della concessione rilasciata al gestore di cui alla lettera *b*) del comma 3, al fine di assicurarne il relativo equilibrio, anche prevedendo, ove necessario, la proroga della sua durata e la riduzione, rateizzazione o modulazione del canone concessorio.

Il comma 6 dispone che le modalità per il riconoscimento dei contributi di cui al comma 3 sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro del turismo, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge. Inoltre, al fine di evitare sovra compensazioni, il decreto tiene conto anche dei costi cessanti e dei minori costi di esercizio.

Il comma 7 indica gli oneri finanziari relativi ai commi 3 e 4 dell'articolo in esame.

L'articolo 2 prevede, al comma 1, la nomina di un Commissario straordinario, nella persona del Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ai sensi del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno

2019, n. 55, con il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei seguenti interventi:

a) realizzazione di punti di attracco temporanei non superiori a cinque nell'area di Marghera, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;

b) manutenzione dei canali esistenti, comunque previa valutazione di impatto ambientale;

c) interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

Il medesimo comma 1 fa salvo quanto stabilito dall'articolo 3 del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, convertito, con modificazioni, dalla legge di conversione 17 maggio 2021, n. 75, nel quale è stabilito che «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 dalla data di entrata in vigore del presente decreto, procede all'perimento 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 portacontaineri adibite a trasporti transoceanici, anche tenendo conto delle risultanze di eventuali studi esistenti».

Il comma 2 stabilisce per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

Il comma 3, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi di cui al comma 1, prevede che il Commissario straordinario, con proprio provvedimento, possa rilasciare, modificare o integrare le autorizzazioni e le concessioni ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché disciplinare l'utilizzo dei beni demaniali, interessati o coinvolti dalla realizzazione di detti interventi.

Il comma 4 rinvia ad un successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, per stabilire i termini e le attività connesse alla realizzazione degli interventi di cui al comma 1, nonché una quota percentuale del quadro economico degli interventi da realizzare eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico. Il medesimo comma stabilisce che per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione di detti interventi, il Commissario si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi del primo periodo del comma in esame. Inoltre, il Commissario straordinario può nominare fino a due sub-commissari. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da

realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi del primo periodo del comma in esame. I quadri economici di cui al comma in esame sono desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Il comma 5 indica gli oneri finanziari relativi all'articolo in esame.

L'articolo 3 prevede la possibilità, per le imprese con un numero di lavoratori dipendenti non inferiore a mille che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale, di richiedere ulteriori tredici settimane di trattamento ordinario di integrazione salariale con causale COVID-19, ai sensi degli articoli 19 e 20 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, fruibili fino al 31 dicembre 2021, anche in continuità rispetto alle settimane già fruito nel periodo compreso tra il 1° aprile e il 30 giugno 2021.

Ai datori che facciano richiesta del sopracitato trattamento di integrazione salariale si applica il divieto di irrogare licenziamenti collettivi o individuali per giustificato motivo oggettivo per la durata del trattamento di integrazione medesimo fruito entro il 31 dicembre 2021.

L'articolo 4 estende temporalmente l'efficacia della misura di cui all'articolo 43-bis del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, per consentire alle imprese in procedura fallimentare o in amministrazione straordinaria, che richiedono nel 2021 il trattamento straordinario di integrazione salariale per cessazione di attività, l'esonero dal pagamento delle quote di accantonamento del trattamento di fine rapporto relative alla retribuzione persa a seguito della riduzione oraria o della sospensione dal lavoro e l'esonero dal pagamento del cosiddetto contributo di licenziamento.

L'articolo 5 reca la copertura finanziaria.

L'articolo 6 reca disposizioni sull'entrata in vigore del provvedimento.

## RELAZIONE TECNICA

**L'articolo 1**, al fine di assicurare l'integrità, il decoro e la sicurezza delle vie d'acqua dichiarate monumento nazionale o riconosciute di interesse culturale ai sensi degli articoli 10 e 12 del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, prevede che le misure di tutela e le prescrizioni concernenti gli usi non compatibili possono comprendere anche limitazioni e divieto del transito di navi con specifiche caratteristiche, riferite alla stazza lorda, alla lunghezza dello scafo, all'altezza di costruzione e alle emissioni di sostanze inquinanti.

A tal fine dichiara monumento nazionale le vie urbane d'acqua, Bacino di San Marco, Canale di San Marco e Canale della Giudecca di Venezia e introduce, in dette vie d'acqua, a decorrere dal 1° agosto 2021, il divieto di transito alle navi di stazza lorda superiore a 25.000 GT, di lunghezza dello scafo al galleggiamento superiore a 180 metri, con *air draft* superiore a 35 metri (con esclusione delle navi a propulsione mista vela - motore) e che comunque utilizzino combustibile in manovra con contenuto di zolfo inferiore allo 0.1 per cento.

Tenuto conto delle possibili ricadute sul traffico navale, soprattutto crocieristico, del divieto introdotto dal comma 2, si prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di un fondo con una dotazione di euro 35 milioni per l'anno 2021 e di euro 20 milioni per l'anno 2022, finalizzato

- a) all'erogazione, nel limite complessivo di euro 30 milioni per l'anno 2021, di contributi in favore delle compagnie di navigazione, che, alla data di entrata in vigore del presente decreto, hanno già comunicato all'Autorità competente l'effettuazione a far data dal 1° agosto 2021 di transiti nelle vie d'acqua di cui al comma 2, in relazione agli eventuali maggiori costi sostenuti per la riprogrammazione delle rotte e per i rimborsi riconosciuti ai passeggeri che abbiano rinunciato al viaggio per effetto delle stesse, qualora non indennizzabili sulla base di eventuali contratti di assicurazione;
- b) all'erogazione, di euro 5 milioni per l'anno 2021 e di euro 20 milioni per l'anno 2022 di contributi in favore del gestore del terminal di approdo interessato dal divieto di transito di cui al comma 2, e delle imprese di cui lo stesso si avvale.

Ai fini della quantificazione degli oneri di cui alla lettera a), stimati in 30 milioni di euro per l'anno 2021, sono state considerate le seguenti ipotesi, anche sulla base dei dati forniti dalle maggiori compagnie di navigazione crocieristica operanti presso il terminal passeggeri di Venezia.

In particolare, nel periodo compreso tra il 1° agosto 2021 e il 31 dicembre 2021 sono state stimate n. 55 crociere, con una media passeggeri per singola crociera pari a 2.083 unità. Tenuto conto del numero di passeggeri complessivi stimati (114.583 unità) è stata considerata una percentuale di prenotazioni già effettuate, alla data di entrata in vigore del decreto - legge, pari al 56%.

Al contempo, in considerazione del divieto di transito nella laguna di Venezia previsto dall'articolo 1, comma 2, è stato stimato un tasso di cancellazione pari al 15% dei passeggeri che hanno già effettuato la prenotazione.

Inoltre, ai fini della stima complessiva si è provveduto a tener conto:

- a) delle iniziative di natura commerciale poste in essere dalle compagnie di navigazione crocieristica al fine di ridurre il tasso di cancellazione delle prenotazioni già effettuate ed incentivare le prenotazioni relative alle crociere già programmate, consistenti nel riconoscimento di uno sconto di circa 80 euro per ciascun passeggero;
- b) i maggiori costi (costo del terminal aggiuntivo ed extra security, gestione dei bagagli dei passeggeri in arrivo ed in partenza da Venezia, trasporto da e per Venezia dei passeggeri imbarcati) che le compagnie di navigazione crocieristica saranno chiamate a sostenere per l'attracco delle navi in altri porti ubicati in prossimità della città di Venezia (Porto di



## XVIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Monfalcone o Porto di Trieste) e quantificati mediamente in circa 135 mila euro per singola nave.

Nella tabella successiva si riporta il dettaglio dei valori considerati:

Rimborsi riconosciuti ai passeggeri che abbiano rinunciato al viaggio per effetto della riprogrammazione delle rotte								
N. crociere	Media passeggeri per crociera	Totale passeggeri	% passeggeri prenotati / passeggeri totali	Passeggeri prenotati	% cancellazione	n. passeggeri cancellati	costo medio a passeggero	costo stimato
55	2.083	114.583	56%	64.167	15%	9.625	1.437	13.829.520
Costi aggiuntivi trasferimento porto di partenza da Venezia a Monfalcone/Trieste								
N. crociere	Costo medio per crociera	Totale						
55	135.417	7.447.927						
Rimborso stimato per passeggeri imbarcati								
N. passeggeri imbarcati	Rimborso riconosciuto	Totale						
104.958	80	8.396.667						
<b>TOTALE RIMBORSI</b>		<b>29.674.103</b>						

Ai fini della quantificazione degli oneri di cui alla lettera b), stimati in 5 milioni per l'anno 2021 e in euro 20 milioni per l'anno 2022, è stata considerata, relativamente all'anno 2021, la cancellazione di tutte le navi interessate dal divieto di cui all'articolo 1, comma 2, di cui era previsto l'arrivo presso il terminal passeggeri di Venezia fino al termine della stagione crocieristica.

Relativamente all'anno 2022, sono state considerate circa 248 navi in arrivo presso il terminal passeggeri di Venezia (con una riduzione, a causa dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, del 40% rispetto ai valori del 2019), stimando, in considerazione del divieto di cui all'articolo 1, comma 2, la cancellazione di 128 navi e l'approdo presso il porto di Marghera di 120 navi, da gestire con la c.d. modalità Redentore (trasporto via terra o via mare del passeggeri presso la stazione marittima di Venezia).

Nella tabella successiva si riporta il dettaglio dei valori considerati:

Anno	Numero navi	Numero navi cancellate	Ipotesi ormeggi disponibili a Marghera nel WE	Ipotesi ormeggi disponibili a Marghera 7gg/7 (Canale Nord)	Navi in modalità Redentore	Ristoro per nave cancellata (in €)	Ristoro per nave in modalità Redentore (in €)	Ristoro per nave cancellata	Ristoro per nave modalità Redentore	Ristoro totale
		a)	b)	c)	d)=b*60gg+120gg	e)	f)	g)=a*e	h)=d*f	i)=h+g
2021	55	55	0	0	0	90.000,00 €	70.000,00 €	4.950.000,00 €	- €	4.950.000,00 €
2022	248	128	2	0	120	90.000,00 €	70.000,00 €	11.520.000,00 €	8.400.000,00 €	19.920.000,00 €
<b>TOTALE</b>								<b>16.470.000</b>	<b>8.400.000</b>	<b>24.870.000</b>

Al comma 4 si intendono salvaguardare i lavoratori impiegati dal gestore del terminal di approdo non coperti con gli strumenti già previsti a legislazione vigente per il sostegno al reddito.

In particolare, la platea dei lavoratori è quella impiegata dal gestore del terminal di approdo:

- di cui alla lettera b), dalle imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, titolari di contratti d'appalto di attività comprese, ai sensi dell'articolo 18, comma 7, ultimo periodo, della medesima legge n. 84 del 1994, nel ciclo operativo del citato gestore del terminal di approdo;
- dalle imprese esercenti i servizi di cui all'articolo 14, comma 1- bis, della medesima legge n. 84 del 1994;
- dalle imprese titolari di concessione ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione;





- dalle imprese autorizzate ad operare ai sensi dell'articolo 68 del medesimo codice;
- dalle imprese titolari di concessione ai sensi dell'articolo 60 del regolamento per la navigazione marittima di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;
- dagli esercenti le attività di cui alla legge 4 aprile 1977, n. 135, nonché dagli spedizionieri doganali e dalle imprese operanti nel settore della logistica, la cui attività sia connessa al transito delle navi nelle vie urbane d'acqua di cui al comma 2.

A tale riguardo il Fondo sociale per l'occupazione e la 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 è incrementato di 5 milioni di euro per l'anno 2021 e di 5 milioni di euro per l'anno 2022.

Pertanto, dal comma 4 derivano maggiori oneri pari a **5 milioni di euro per l'anno 2021 e a 5 milioni di euro per l'anno 2022**.

Il **comma 5** prevede che la competente Autorità di Sistema Portuale può procedere, nel rispetto della normativa europea, alla revisione del piano economico finanziario della concessione rilasciata al gestore del terminal di approdo interessato dal divieto di transito di cui al comma 2, tenendo conto dei contributi riconosciuti ai sensi della lettera b) del comma 3 e ferma restando la sostenibilità di tale revisione per gli equilibri di bilancio dell'Autorità di sistema portuale. Ove necessario per il riequilibrio, la revisione della concessione viene consentito di prevedere la proroga della sua durata e la riduzione, rateizzazione o rimodulazione del canone concessorio.

Il **comma 6** stabilisce che, con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro del turismo, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, sono stabilite le modalità per il riconoscimento dei contributi previsti dal comma 3. Inoltre, al fine di evitare sovra compensazioni, il decreto tiene conto anche dei costi cessanti e dei minori costi di esercizio.

Il **comma 7** reca gli oneri derivanti dal presente articolo, **pari a euro 40 milioni per l'anno 2021 ed a euro 25 milioni per l'anno 2022**, cui si provvede ai sensi dell'articolo 5.

L'articolo 2, al **comma 1**, prevede la nomina di un Commissario straordinario, nella persona del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ai sensi del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, con il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei seguenti interventi:

- a) realizzazione di punti di attracco temporanei non superiori a cinque nell'area di Marghera destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;
- b) manutenzione dei canali esistenti, comunque previa valutazione di impatto ambientale;
- c) interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

L'ammontare complessivo delle opere da realizzare è quantificato in euro 157.000.000 con trattazione analitica come da tabella di seguito riportata:



	Intervento	Costo totale intervento in euro
1	Ormeggi temporanei nel Porto di Marghera	2.000.000,00
2	Attrezzamento temporaneo della Banchina sul Canale Industriale Nord, Sponda Nord per 1 nave da 340 mt	13.000.000,00
3	Realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340 mt e realizzazione di un terminal passeggeri presso Canale Nord	62.000.000,00
4	Interventi di manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera, agli ormeggi temporanei di Porto Marghera e all'accesso alla odierna Stazione Marittima	65.000.000,00
5	Opere accessorie finalizzate al miglioramento della navigabilità ed acquisizioni aree	15.000.000,00
		<b>157.000.000,00</b>

Il **comma 2** stabilisce per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

Il **comma 3**, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi di cui al comma 1, prevede che il Commissario straordinario, con proprio provvedimento può rilasciare, modificare o integrare le autorizzazioni e le concessioni ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché disciplinare l'utilizzo dei beni demaniali, interessati o coinvolti dalla realizzazione da detti interventi.

Il **comma 4** rinvia ad un successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, per stabilire termini e le attività connesse alla realizzazione degli interventi di cui al comma 1, nonché una quota percentuale del quadro economico degli interventi da realizzare eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico. Il medesimo comma stabilisce che per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione di detti interventi, il Commissario si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle Regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata dal decreto ministeriale ai sensi del primo periodo del comma in esame. Inoltre, il Commissario straordinario può nominare fino a due sub-commissari. L'eventuale compenso del sub commissario da determinarsi in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata dal decreto ministeriale ai sensi del primo periodo del comma in esame.

Il **comma 5** prevede che per le finalità del presente articolo sia autorizzata la spesa di **2 milioni di euro per l'anno 2021, 8 milioni di euro per l'anno 2022, 15 milioni di euro per l'anno 2023, 42**



**milioni di euro per l'anno 2024, 55 milioni di euro per l'anno 2025 e 35 milioni di euro per l'anno 2026.** Ai relativi oneri si provvede ai sensi dell'articolo 5.

L'articolo 3, al comma 1 prevede in via eccezionale, per le imprese con un numero di lavoratori dipendenti non inferiore a mille che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, la concessione del trattamento ordinario di integrazione salariale di cui di cui agli articoli 19 e 20 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, per una durata massima di ulteriori tredici settimane fruibili fino al 31 dicembre 2021.

Il comma 2 stabilisce che ai datori di lavoro che presentano domanda di integrazione salariale ai sensi del comma 1 resta precluso l'avvio delle procedure di cui agli articoli 4, 5 e 24 della legge 23 luglio 1991, n. 223 per la durata del trattamento di integrazione salariale fruito entro il 31 dicembre 2021. Ai medesimi soggetti di cui al primo periodo resta, altresì, preclusa nel medesimo periodo, indipendentemente dal numero dei dipendenti, la facoltà di recedere dal contratto per giustificato motivo oggettivo ai sensi dell'articolo 3 della legge 15 luglio 1966, n. 604 e restano altresì sospese le procedure in corso di cui all'articolo 7 della medesima legge.

Il comma 3 prevede che le sospensioni e le preclusioni di cui al comma 2 non si applicano nelle ipotesi di licenziamenti motivati dalla cessazione definitiva dell'attività dell'impresa oppure dalla cessazione definitiva dell'attività di impresa conseguente alla messa in liquidazione della società senza continuazione, anche parziale, dell'attività, nei casi in cui nel corso della liquidazione non si configuri la cessione di un complesso di beni o attività che possano configurare un trasferimento d'azienda o di un ramo di essa ai sensi dell'articolo 2112 del codice civile o nelle ipotesi di accordo collettivo aziendale, stipulato dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, di incentivo alla risoluzione del rapporto di lavoro, limitatamente ai lavoratori che aderiscono al predetto accordo. A detti lavoratori è comunque riconosciuto il trattamento di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22. Sono altresì esclusi dal divieto di licenziamenti intimati in caso di fallimento, quando non sia previsto l'esercizio provvisorio dell'impresa o ne sia disposta la cessazione. Nel caso in cui l'esercizio provvisorio sia disposto per uno specifico ramo dell'azienda, sono esclusi dal divieto i licenziamenti riguardanti i settori non compresi nello stesso.

La platea coinvolta dalla norma in esame è rappresentata da circa 4.000 lavoratori dipendenti da ILVA-Arcelor Mittal. Tale numerosità è in linea con le richieste di cassa Covid già pervenute all'Istituto.

Si ipotizza il ricorso alla prestazione per il 100% di tale platea per una durata della prestazione pari a 13 settimane.

Di seguito sono riportati gli importi medi mensili connessi alla prestazione in esame utilizzati ai fini della quantificazione dell'onere annuo:

Importo medio mensile CIGO (euro) 2021

Prestazione: 1.015,80;

assegno al nucleo familiare: 50,00;

copertura figurativa: 719,90;

TOTALE: 1.785,70

L'onere derivante dalla norma in esame, che costituisce limite di spesa, è pari a 21,4 mln di euro per l'anno 2021 (di cui 12,2 mln di euro per prestazione, 0,6 mln di euro per anf e 8,6 mln di euro per



contribuzione figurativa). Ai sensi del **comma 4**, a tali oneri si provvede 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, che presenta le necessarie disponibilità.

**L'articolo 4** proroga per l'anno 2022 le disposizioni di cui all'art. 43-bis del decreto-legge n. 109/2018 con riferimento all'esonero del pagamento delle quote di accantonamento di Tfr e del contributo di licenziamento, di cui all'articolo 2, comma 31, della legge n. 92/2012 per le società sottoposte a procedura fallimentare o in amministrazione straordinaria che richiedono il trattamento straordinario di integrazione salariale ai sensi dell'articolo 44 del decreto-legge n. 109/2018.

Sulla base delle indicazioni fornite dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali relative alle istanze presentate nel periodo di riferimento della norma, ritenendo tale informazione non ancora esaustiva della portata del fenomeno, sono stati stimati prudenzialmente circa 3.000 lavoratori rientranti nel campo di applicazione della proposta normativa in esame con una retribuzione media annua nel 2021 pari a 28.630 euro.

La stima è stata effettuata, in via prudenziale, nell'ipotesi di una durata dell'integrazione salariale per cessazione aziendale pari a 12 mesi e un'anzianità aziendale dei lavoratori pari a 3 anni.

Gli oneri per l'anno 2022 derivanti dalla disposizione di cui al comma 1, lettere a) e b) sono quantificati **16 milioni di euro** (di cui 9,6 milioni per esonero del contributo di licenziamento) che costituiscono limite di spesa, cui si provvede (lettera c) a carico del 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 che presenta le necessarie disponibilità.

**L'articolo 5** reca la copertura finanziaria degli oneri di cui agli articoli 1 e 2, pari a 42 milioni di euro per l'anno 2021, 33 milioni di euro per l'anno 2022, 15 milioni di euro per l'anno 2023, 42 milioni di euro per l'anno 2024, 55 milioni di euro per l'anno 2025 e 35 milioni di euro per l'anno 2026, cui si provvede:

a) quanto a 7 milioni di euro per l'anno 2021, 10 milioni di euro per l'anno 2022, 13 milioni di euro per l'anno 2024, 20 milioni di euro per l'anno 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282;

b) quanto a 15 milioni di euro per l'anno 2021, 5 milioni di euro per l'anno 2022, 14 milioni di euro per l'anno 2024, 20 milioni di euro per l'anno 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

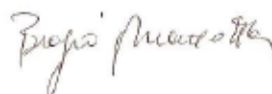
c) quanto a 18 milioni di euro per l'anno 2021 e 10 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del Programma Fondi di riserva e speciali della missione «Fondi 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 dell'economia e delle finanze per 5 milioni di euro per l'anno 2021, l'accantonamento relativo al Ministero per i beni e le attività culturali per 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 e l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 8 milioni di euro per l'anno 2021 e 5 milioni di euro per l'anno 2022;



d) quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 15 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, 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 dell'economia e delle finanze per 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026 e l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 2 milioni di euro per l'anno 2021, 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi dell'art. 17 comma 3, della Legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito **positivo**  **negativo**

20/07/2021 Il Ragioniere Generale dello Stato  
Firmato digitalmente *Biagio Mazzotta*



## XVIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Decreto legge Di recate misure urgenti per la salvaguardia di Venezia, nonché di posizioni urgenti per la tutela del lavoro (in milioni di euro)																	
Articolo	Comma	Lettera	Descrizione Norma	Spesa Entrata	Nettare	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
						2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
1	3		Istituzione Fondo per l'erogazione di contributi in favore delle compagnie di navigazione e del gestore dei terminal di approdo	s	c	35,0	20,0			35,0	20,0			35,0	20,0		
1	4		Incremento Fondo sociale occupazione e formazione	s	c	5,0	5,0			5,0	5,0			5,0	5,0		
2	1-5		Realizzazione di appalti temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna	s	k	2,0	8,0	15,0	42,0	2,0	8,0	15,0	42,0	2,0	8,0	15,0	42,0
5	1	a	Riduzione fondo per interventi strutturali di politica economica (articolo 10, comma 5, del decreto-legge 25 novembre 2004, n. 262)	s	c	-7,0	-10,0		-13,0	-7,0	-10,0		-13,0	-7,0	-10,0		-13,0
5	1	b	Riduzione fondo per le esigenze indivisibili (articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190)	s	c	-15,0	-5,0		-14,0	-15,0	-5,0		-14,0	-15,0	-5,0		-14,0
5	1	c	Riduzione Tabella A - MEF	s	c	-5,0				-5,0				-5,0			
5	1	c	Riduzione Tabella A - MIBAC	s	c	-5,0	-5,0			-5,0	-5,0			-5,0	-5,0		
5	1	c	Riduzione Tabella A - MIT	s	c	-8,0	-5,0			-8,0	-5,0			-8,0	-5,0		
5	1	d	Riduzione Tabella B - MEF	s	k			-5,0	-5,0			-5,0	-5,0			-5,0	-5,0
5	1	d	Riduzione Tabella B - MIT	s	k	-2,0	-8,0	-10,0	-10,0	-2,0	-8,0	-10,0	-10,0	-2,0	-8,0	-10,0	-10,0
<b>TOTALE ENTRATE</b>				<b>e</b>		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTALE SPESE</b>				<b>s</b>		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTALE GENERALE ARTICOLATO</b>						0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0



**DISEGNO DI LEGGE**

---

## Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, recante misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro.

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

*Decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 172 del 20 luglio 2021.*

**Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87, quinto comma, della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità e urgenza di adottare disposizioni per assicurare l'integrità, il decoro e la sicurezza delle vie d'acqua di interesse culturale o dichiarate monumento nazionale;

Tenuto conto della proposta del Comitato del patrimonio mondiale UNESCO di inserire « Venezia e la sua laguna » nella lista dei siti in pericolo;

Ritenuta la straordinaria necessità e urgenza di adottare disposizioni per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, ivi incluse specifiche misure di limitazione del transito di navi a tutela delle sue vie urbane d'acqua di interesse culturale;

Ritenuta la straordinaria necessità e urgenza di adottare disposizioni che assicurino la continuità produttiva di stabilimenti di interesse strategico nazionale e garantiscano contestualmente la protezione dell'ambiente e della salute e la salvaguardia dei livelli occupazionali mediante la previsione di misure di sostegno al reddito;

Ritenuta, altresì, la straordinaria necessità e urgenza di adottare disposizioni volte a supportare i lavoratori delle grandi imprese in crisi mediante la previsione di misure di sostegno al reddito che, nell'attuale fase di crisi economica, consentano di evitare i licenziamenti e accompagnare i lavoratori verso un riassorbimento occupazionale;

Viste le deliberazioni del Consiglio dei ministri, adottate nelle riunioni del 13 luglio 2021 e del 15 luglio 2021;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Ministro della cultura e del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze;

EMANA

il seguente decreto-legge:



## Articolo. 1.

*(Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e dichiarazione di monumento nazionale delle vie urbane d'acqua di Venezia)*

1. Al fine di assicurare l'integrità, il decoro e la sicurezza delle vie d'acqua dichiarate monumento nazionale o riconosciute di interesse culturale ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, le misure di tutela e le prescrizioni concernenti gli usi non compatibili possono comprendere anche limitazioni e divieto del transito di navi con specifiche caratteristiche, riferite alla stazza lorda, alla lunghezza dello scafo, all'altezza di costruzione e alle emissioni di sostanze inquinanti.

2. Le vie urbane d'acqua Bacino di San Marco, Canale di San Marco e Canale della Giudecca di Venezia sono dichiarate monumento nazionale. In dette vie d'acqua, a decorrere dal 1° agosto 2021 è vietato il transito di navi aventi almeno una delle seguenti caratteristiche:

- a) stazza lorda superiore a 25.000 GT;
- b) lunghezza dello scafo al galleggiamento superiore a 180 metri;
- c) *air draft* superiore a 35 metri, con esclusione delle navi a propulsione mista vela - motore;
- d) impiego di combustibile in manovra con contenuto di zolfo uguale o superiore allo 0.1 per cento.

3. È istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di euro 35 milioni per l'anno 2021 e di euro 20 milioni per l'anno 2022, finalizzato:

a) all'erogazione, nel limite complessivo di euro 30 milioni per l'anno 2021, di contributi in favore delle compagnie di navigazione, che, alla data di entrata in vigore del presente decreto, hanno già comunicato l'effettuazione a far data dal 1° agosto 2021 di transiti nelle vie d'acqua di cui al comma 2, in relazione agli eventuali maggiori costi sostenuti per la riprogrammazione delle rotte e per i rimborsi, riconosciuti ai passeggeri che abbiano rinunciato al viaggio per effetto della riprogrammazione delle rotte, qualora non indennizzabili sulla base di eventuali contratti di assicurazione;

b) all'erogazione, nel limite complessivo di euro 5 milioni per l'anno 2021 e di euro 20 milioni per l'anno 2022, di contributi in favore del gestore del terminal di approdo interessato dal divieto di transito di cui al comma 2, e delle imprese di cui lo stesso si avvale.

4. Ove non sia possibile fare ricorso agli strumenti già previsti a legislazione vigente, per il finanziamento di misure di sostegno al reddito dei lavoratori impiegati dal gestore del terminal di approdo di cui alla

lettera *b*) del comma 3, dalle imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, titolari di contratti d'appalto di attività comprese, ai sensi dell'articolo 18, comma 7, ultimo periodo, della medesima legge n. 84 del 1994, nel ciclo operativo del citato gestore del terminal di approdo, dalle imprese esercenti i servizi di cui all'articolo 14, comma 1-*bis*, della medesima legge n. 84 del 1994, dalle imprese titolari di concessione ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione, dalle imprese autorizzate ad operare ai sensi dell'articolo 68 del medesimo codice, dalle imprese titolari di concessione ai sensi dell'articolo 60 del regolamento per la navigazione marittima di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, dagli esercenti le attività di cui alla legge 4 aprile 1977, n. 135, nonché dagli spedizionieri doganali e dalle imprese operanti nel settore della logistica, la cui attività sia connessa al transito delle navi nelle vie urbane d'acqua di cui al comma 2, il 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, è incrementato di 5 milioni di euro per l'anno 2021 e di 5 milioni di euro per l'anno 2022. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di utilizzo delle risorse di cui al presente comma che, in ogni caso, costituiscono limite di spesa.

5. In relazione alle misure di cui al presente articolo, al fine di sostenere l'equilibrio del piano economico finanziario della concessione rilasciata al gestore di cui alla lettera *b*) del comma 3, la competente Autorità di Sistema Portuale può procedere, nel rispetto della normativa europea, alla revisione del predetto piano, tenendo conto dei contributi riconosciuti ai sensi della predetta lettera *b*) del comma 3 e ferma restando la sostenibilità di tale revisione per gli equilibri di bilancio dell'Autorità di sistema portuale. Ove necessario per il riequilibrio, la revisione della concessione potrà prevedere la proroga della sua durata e la riduzione, rateizzazione o rimodulazione del canone concessorio.

6. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro del turismo, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabilite le modalità per l'erogazione dei contributi di cui al comma 3. Il decreto di cui al presente comma tiene conto anche dei costi cessanti e dei minori costi di esercizio.

7. Agli oneri derivanti dai commi 3 e 4 del presente articolo pari a 40 milioni per l'anno 2021 e a 25 milioni per l'anno 2022, si provvede ai sensi dell'articolo 5.

## Articolo 2.

*(Nomina del Commissario Straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna)*

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3 del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 maggio 2021, n. 75, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale di Venezia è nominato Commissario straordinario ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4, commi da 1 a 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, con il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei seguenti interventi:

a) realizzazione di punti di attracco temporanei non superiori a cinque nell'area di Marghera destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;

b) manutenzione dei canali esistenti, previa valutazione di impatto ambientale;

c) interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

2. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

3. Fermo quanto previsto dai commi 2 e 4 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il Commissario straordinario, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi di cui al comma 1, con proprio provvedimento può rilasciare, modificare o integrare le autorizzazioni e le concessioni ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché disciplinare l'utilizzo dei beni demaniali, interessati o coinvolti dalla realizzazione di detti interventi.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabiliti i termini e le attività connesse alla realizzazione degli interventi di cui al comma 1, nonché una quota percentuale del quadro economico degli interventi da realizzare eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico. Per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione di detti interventi, il Commissario si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle Regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre

2009, n. 196, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il Commissario straordinario può nominare fino a due sub-commissari. L'eventuale compenso del sub-commissario da determinarsi in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo. I quadri economici di cui al presente comma sono desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

5. Per le finalità del presente articolo è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, 8 milioni di euro per l'anno 2022, 15 milioni di euro per l'anno 2023, 42 milioni di euro per l'anno 2024, 55 milioni di euro per l'anno 2025 e 35 milioni di euro per l'anno 2026. Ai relativi oneri si provvede ai sensi dell'articolo 5.

### Articolo 3.

*(Trattamento di integrazione salariale in favore di imprese di rilevante interesse strategico nazionale)*

1. In via eccezionale, le imprese con un numero di lavoratori dipendenti non inferiore a mille che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, possono presentare domanda di concessione del trattamento ordinario di integrazione salariale di cui agli articoli 19 e 20 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, per una durata massima di ulteriori tredici settimane fruibili fino al 31 dicembre 2021.

2. Ai datori di lavoro che presentano domanda di integrazione salariale ai sensi del comma 1 resta precluso l'avvio delle procedure di cui agli articoli 4, 5 e 24 della legge 23 luglio 1991, n. 223 per la durata del trattamento di integrazione salariale fruito entro il 31 dicembre 2021. Ai medesimi soggetti di cui al primo periodo resta, altresì, preclusa nel medesimo periodo, indipendentemente dal numero dei dipendenti, la facoltà di recedere dal contratto per giustificato motivo oggettivo ai sensi dell'articolo 3 della legge 15 luglio 1966, n. 604 e restano altresì sospese le procedure in corso di cui all'articolo 7 della medesima legge.

3. Le sospensioni e le preclusioni di cui al comma 2 non si applicano nelle ipotesi di licenziamenti motivati dalla cessazione definitiva dell'attività dell'impresa oppure dalla cessazione definitiva dell'attività di impresa conseguente alla messa in liquidazione della società senza continuazione, anche parziale, dell'attività, nei casi in cui nel corso della liquidazione non si configuri la cessione di un complesso di beni o attività

che possano configurare un trasferimento d'azienda o di un ramo di essa ai sensi dell'articolo 2112 del codice civile o nelle ipotesi di accordo collettivo aziendale, stipulato dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, di incentivo alla risoluzione del rapporto di lavoro, limitatamente ai lavoratori che aderiscono al predetto accordo. A detti lavoratori è comunque riconosciuto il trattamento di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22. Sono altresì esclusi dal divieto i licenziamenti intimati in caso di fallimento, quando non sia previsto l'esercizio provvisorio dell'impresa o ne sia disposta la cessazione. Nel caso in cui l'esercizio provvisorio sia disposto per uno specifico ramo dell'azienda, sono esclusi dal divieto i licenziamenti riguardanti i settori non compresi nello stesso.

4. I trattamenti di cui al comma 1 sono concessi nel limite massimo di spesa pari a 21,4 milioni di euro per l'anno 2021. L'INPS provvede al monitoraggio del limite di spesa di cui al presente comma. Qualora dal predetto monitoraggio emerga che è stato raggiunto anche in via prospettica il limite di spesa, l'INPS non prende in considerazione ulteriori domande. Ai relativi oneri si provvede 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.

#### Articolo 4.

*(Modifiche all'articolo 43-bis del decreto-legge n. 109 del 2018)*

1. All'articolo 43-bis del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, primo periodo, le parole « Per gli anni 2020 e 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « Per gli anni 2020, 2021 e 2022 » e le parole « negli anni 2019 e 2020 » sono sostituite dalle seguenti: « negli anni 2019, 2020 e 2021 »;

b) al comma 1, secondo periodo, le parole « per ciascuno degli anni 2020 e 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022 »;

c) al comma 2, primo periodo, le parole « per ciascuno degli anni 2020 e 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022 ».

#### Articolo 5.

*(Copertura finanziaria)*

1. Alla copertura degli oneri di cui agli articoli 1 e 2, pari a 42 milioni di euro per l'anno 2021, 33 milioni di euro per l'anno 2022, 15

milioni di euro per l'anno 2023, 42 milioni di euro per l'anno 2024, 55 milioni di euro per l'anno 2025 e 35 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede:

a) quanto a 7 milioni di euro per l'anno 2021, 10 milioni di euro per l'anno 2022, 13 milioni di euro per l'anno 2024, 20 milioni di euro per l'anno 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307;

b) quanto a 15 milioni di euro per l'anno 2021, 5 milioni di euro per l'anno 2022, 14 milioni di euro per l'anno 2024, 20 milioni di euro per l'anno 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

c) quanto a 18 milioni di euro per l'anno 2021 e 10 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente 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 dell'economia e delle finanze per 5 milioni di euro per l'anno 2021, l'accantonamento relativo al Ministero per i beni e le attività culturali per 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 e l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 8 milioni di euro per l'anno 2021 e 5 milioni di euro per l'anno 2022;

d) quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 15 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, 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 dell'economia e delle finanze per 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026 e l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 2 milioni di euro per l'anno 2021, 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad appor-  
tare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

## Articolo 6.

*(Entrata in vigore)*

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 luglio 2021

MATTARELLA

DRAGHI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

FRANCESCHINI, *Ministro della cultura*

ORLANDO, *Ministro del lavoro e delle politiche sociali*

GARAVAGLIA, *Ministro del turismo*

FRANCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Visto, *il Guardasigilli*: CARTABIA

