



N. 2168

Errata corrige

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri (DRAGHI)

dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (GIOVANNINI)

e dal Ministro della cultura (FRANCESCHINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° APRILE 2021

Conversione in legge del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia

L'analisi tecnico-normativa e l'analisi di impatto della regolamentazione relative al decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, sono state trasmesse dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, rispettivamente, in data 12 aprile 2021 e in data 13 aprile 2021 e si intendono inserite nell'atto Senato n. 2168 dopo la relazione tecnica, da pag. 12.

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo

Articolo 1: (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)

L'articolo 1 del decreto-legge, 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 della circolazione delle merci sull'intero territorio nazionale, prevede che le disposizioni della Convenzione n. 54/2012 stipulata tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Compagnia Italiana di Navigazione-CIN S.p.a. in data 18 luglio 2012 per l'effettuazione dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori continuino ad applicarsi per il tempo strettamente necessario a consentire la conclusione delle procedure bandite per l'imposizione di oneri di servizio pubblico e comunque non oltre la data del 31 maggio 2021.

La richiamata Convenzione n. 54/2012 riguarda l'organizzazione dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori di interesse nazionale, cioè i servizi svolti tra le regioni insulari e il territorio extraregionale. Si tratta dei collegamenti con la Sicilia, la Sardegna e le isole Tremiti, mentre sono esclusi i servizi di esclusivo interesse regionale, cioè i collegamenti interni alle regioni e tra queste e le loro isole minori, che sono disciplinati da contratti sottoscritti dalle regioni.

La Convenzione sopra richiamata è stata modificata con accordo del 7 agosto 2014, su istanza di CIN S.p.A., stipulato ai sensi dell'art. 9 della Convenzione e approvato con decreto interministeriale n. 361 del 4 settembre 2014, con il quale è stato tra l'altro eliminato il servizio in alcune tratte (Cagliari-Trapani passeggeri e Napoli-Cagliari merci).

In attuazione delle previsioni di cui al Regolamento (CEE) n. 3577/92 e della Delibera n. 22/2019 del 13 marzo 2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), nonché della Decisione della Commissione europea del 20 dicembre 2011 (2012/21/UE), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato una specifica istruttoria volta a verificare innanzitutto la permanenza delle esigenze di servizio pubblico e in secondo luogo l'accertamento che tali esigenze siano già soddisfatte o potenzialmente sostenibili dal mercato in regime di concorrenza e senza alcun intervento pubblico.

In considerazione della complessità dell'attività istruttoria e dell'incidenza della diffusione del contagio da COVID-19 sulle condizioni di domanda e offerta di servizi marittimi – soprattutto nei segmenti estivi generalmente più profittevoli – e dunque sugli esiti di detta attività, l'articolo 205, comma 1, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, ha previsto la proroga dell'efficacia della sopra menzionata Convenzione fino

alla conclusione delle procedure di cui all'articolo 4 del citato Regolamento (CEE) n. 3577/92 e comunque non oltre la data del 28 febbraio 2021.

Tuttavia, non essendosi concluse, entro tale data, tutte le previste procedure, si rende necessario ed urgente modificare detta data al fine di evitare interruzioni nell'erogazione dei servizi di continuità marittima con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti nelle more del compimento delle procedure. Da ciò la previsione che le disposizioni della richiamata Convenzione continuino ad applicarsi sino alla data di conclusione delle procedure medesime 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 delle mobilità sostenibile l'efficacia della convenzione può essere prorogata per ulteriori 30 giorni.

Articolo 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

La disposizione modifica l'articolo 1, comma 4-bis, del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, prevedendo il differimento al 30 giugno 2021 del termine (inizialmente fissato al 31 marzo 2021) entro il quale completare le procedure telematiche per il rilascio del documento unico. Al riguardo, si rappresenta che in ragione del protrarsi delle misure di contenimento per l'emergenza epidemiologica da COVID-19, il perfezionamento delle procedure telematiche relative ai soli veicoli adibiti al trasporto merci e persone ha subito rallentamenti. Sorge pertanto l'indifferibile necessità di prevedere un ulteriore termine per il compimento delle procedure telematiche suddette, anche al fine di consentire la definizione del quadro normativo sul rilascio del documento unico sopra richiamato.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

L'articolo 3, 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, prevede che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, proceda all'esperimento di un concorso di progettazione articolato in due gradi, 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. Lo studio oggetto delle proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica appare funzionale a valutare compiutamente tutte le alternative possibili per assicurare la tutela del delicato equilibrio della città Venezia e della sua laguna.

La disposizione, pertanto, riveste carattere di straordinarietà ed urgenza in quanto solo all'esito delle risultanze del concorso di progettazione sarà possibile individuare eventuali soluzioni tecniche per verificare la possibilità dell'ormeggio delle navi sopra richiamate all'esterno della laguna di Venezia.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Articolo 1 (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)

Il quadro normativo nazionale di cui all'articolo 1 è costituito dalle seguenti disposizioni:

- la legge 27 dicembre 2006, n. 296 e, in particolare, l'articolo 1, comma 998;
- il decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, e, in particolare, l'articolo 19-ter;
- il decreto - legge 5 agosto 2010, n. 125, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° ottobre 2010, n. 163, e, in particolare, l'articolo 1, comma 5-bis;
- il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;
- il decreto - legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° ottobre 2010, n. 163, e, in particolare, l'articolo 6, comma 19;
- il decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e, in particolare, l'articolo 205.

Articolo 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

Il quadro normativo nazionale di cui all'articolo 2 è costituito dalle seguenti disposizioni:

- il decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

Il quadro normativo nazionale di cui all'articolo 4 è costituito dalle seguenti disposizioni:

- la legge 28 gennaio 1994, n. 84;
- il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.***Articolo 1 (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)**

L'intervento non modifica leggi e regolamenti vigenti.

Articolo 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

L'articolo 2 modifica l'articolo 1, comma 4-bis, del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

L'intervento non modifica leggi e regolamenti vigenti.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.*

Il provvedimento è stato proposto nel rispetto delle norme costituzionali e, con specifico riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge, anche in relazione all'adempimento degli obblighi derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

L'intervento è in linea con l'attuale ripartizione costituzionale di competenze Stato-Regioni.

Articolo 1: (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)

La materia appare riconducibile alla competenza esclusiva dello Stato in quanto riconducibile al criterio trasversale della tutela della concorrenza nonché alla determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettere e) ed m). Inoltre, la materia va ricondotta alla competenza statale ai sensi dell'art. 104, comma 1, lettera b) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, che prevede che sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni inerenti ai servizi di trasporto pubblico di interesse nazionale.

Articolo 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

La materia, riconducibile nell'alveo della sicurezza e, nello specifico, della sicurezza del trasporto stradale e determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni, va ricondotta alla competenza statale esclusiva, ai sensi dell'articolo 117, comma primo, lettere h) ed m), della Costituzione. Inoltre, ai sensi dell'art. 104, comma 1, lettera d) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative alla definizione di standard e prescrizioni tecniche in materia di sicurezza dei trasporti aerei, marittimi, di cabotaggio, automobilistici, ferroviari, e dei trasporti ad impianti fissi, del trasporto di merci pericolose, nocive e inquinanti.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

La materia, riconducibile nell'alveo della tutela dell'ambiente di competenza statale esclusiva, ai sensi dell'articolo 117, comma secondo, lettera s) della Costituzione. Inoltre, ai sensi dell'art. 104, comma 1, lettera s) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative alla classificazione dei porti e alla pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi aventi ad oggetto la costruzione, la gestione, la bonifica e la manutenzione dei porti e delle vie di navigazione, delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale, dei bacini di carenaggio, di fari e fanali, nei porti di rilievo nazionale e internazionale; ai sensi della successiva lettera v), sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Le disposizioni rispettano i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

La materia oggetto dell'intervento normativo non è oggetto di interventi di rilegificazione.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non risultano attualmente all'esame del Parlamento disegni di legge su materie analoghe a quelle contenute nel decreto-legge.

9) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pendenti giudizi di costituzionalità sulle materie oggetto del presente decreto legge.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

L'intervento è compatibile con l'ordinamento comunitario. In particolare, in relazione all'articolo 1 del decreto-legge la prevista ultrattività della Convenzione n. 54/2012 stipulata tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Compagnia Italiana di Navigazione- CIN S.p.a. per l'effettuazione dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori è finalizzata a garantire che, nelle more della 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) 7 dicembre 1992, n. 3577/92/CEE (stimata entro il 31 maggio 2021), non si verificano interruzioni nell'erogazione dei servizi di continuità marittima con

la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti, salvaguardando in tal modo l'effettività sull'intero territorio nazionale del diritto alla mobilità delle persone e della circolazione delle merci.

11) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non sussistono procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Non risultano incompatibilità con obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Allo stato attuale non si ha notizia di elementi rilevanti sulle questioni specificamente oggetto della presente iniziativa normativa.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri della Unione europea.

PARTE III - ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Non sono previste nuove definizioni normative.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

La verifica della correttezza dei riferimenti normativi è stata effettuata con esito positivo.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Articolo 1 (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)

L'articolo 1 non apporta modifiche a precedenti disposizioni. La disposizione è analoga, pur differenziandosene per la scadenza prevista, all'articolo 205 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34.

Articolo 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

Il provvedimento apporta modifiche all'articolo 1, comma 4-bis, del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

L'intervento non fa ricorso alla tecnica della novella normativa.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

L'intervento normativo non comporta effetti abrogativi impliciti.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Nell'intervento normativo non sono presenti disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non vi sono deleghe aperte riguardanti l'oggetto dell'articolo in esame.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Non si prevedono successivi atti attuativi. In relazione all'articolo 1, si prevede che, 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 delle mobilità sostenibile l'efficacia delle convenzione può essere prorogata per ulteriori 30 giorni.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Articolo 1: (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)

Non si è ravvisata la necessità di commissionare l'elaborazione di dati statistici, ritenendosi sufficienti i dati in possesso dell'Amministrazione. In particolare, con specifico riguardo agli utenti che usufruiscono delle tratte oggetto della convenzione, sono stati utilizzati i dati relativi all'anno 2019 (ultimo dato disponibile pre-Covid 19) per le tratte oggetto della convenzione CIN, elaborati considerando una lunghezza media di circa 12 metri lineari per mezzo commerciale.

Articolo 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

Non sono stati utilizzati dati statistici e non si è ravvisata la necessità di commissionarne l'elaborazione.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

Non sono stati utilizzati dati statistici e non si è ravvisata la necessità di commissionarne l'elaborazione.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Amministrazione competente: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Referente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili: Ufficio legislativo.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI**Articolo 1 (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)**

L'articolo 1 del decreto-legge è finalizzato ad assicurare l'erogazione dei servizi di continuità marittima con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti e a garantire il diritto alla mobilità delle persone e della circolazione delle merci sull'intero territorio nazionale. A tal fine, si prevede che le disposizioni della Convenzione n. 54/2012 stipulata tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Compagnia Italiana di Navigazione-CIN S.p.a. in data 18 luglio 2012 per l'effettuazione dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori continuino ad applicarsi per il tempo strettamente necessario a consentire la conclusione delle procedure bandite per l'imposizione di oneri di servizio pubblico e per l'aggiudicazione dei contratti di servizio in applicazione dell'articolo 4 del Regolamento (CEE) 7 dicembre 1992, n. 3577/92/CEE, con esclusivo riferimento alle linee interessate da tali procedure, e comunque non oltre la data del 31 maggio 2021.

La richiamata Convenzione n. 54/2012 riguarda l'organizzazione dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori di interesse nazionale, cioè i servizi svolti tra le regioni insulari e il territorio extraregionale. Detta Convenzione è stata modificata con accordo del 7 agosto 2014, su istanza di CIN S.p.a., stipulato ai sensi dell'art. 9 della Convenzione e approvato con decreto interministeriale n. 361 del 4 settembre 2014, con il quale è stato tra l'altro eliminato il servizio in alcune tratte (Cagliari-Trapani passeggeri e Napoli-Cagliari merci).

In attuazione delle previsioni di cui al Regolamento (CEE) n. 3577/92 e della Delibera n. 22/2019 del 13 marzo 2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), nonché della Decisione della Commissione europea del 20 dicembre 2011 (2012/21/UE), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato una specifica istruttoria volta a verificare innanzitutto la permanenza delle esigenze di servizio pubblico e in secondo luogo l'accertamento che tali esigenze siano già soddisfatte o potenzialmente sostenibili dal mercato in regime di concorrenza e senza alcun intervento pubblico.

In considerazione della complessità dell'attività istruttoria e dell'incidenza della diffusione del contagio da COVID-19 sulle condizioni di domanda e offerta di servizi marittimi – soprattutto nei segmenti estivi generalmente più profittevoli – e dunque sugli esiti di detta attività, l'articolo 205, comma 1, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, ha previsto la proroga dell'efficacia della sopra menzionata Convenzione fino alla conclusione delle procedure di cui all'articolo 4 del citato Regolamento (CEE) n. 3577/92 e comunque non oltre la data del 28 febbraio 2021.

Tuttavia, non essendosi concluse, entro tale data, tutte le previste procedure, si rende necessaria prevedere che le disposizioni della richiamata Convenzione continuino ad applicarsi sino alla data di conclusione delle procedure medesime e, comunque, non oltre la data del 31 maggio 2021, anche al fine di garantire che non si verifichino interruzioni nell'erogazione dei servizi di continuità

marittima con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti e il diritto alla libera circolazione sull'intero territorio nazionale. 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 delle mobilità sostenibile l'efficacia della convenzione può essere prorogata per ulteriori 30 giorni.

Articolo 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

L'articolo 2 del decreto-legge reca misure urgenti in materia di digitalizzazione e modifica l'articolo 1, comma 4-bis, del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98 relativo alle procedure informatiche per l'adozione del documento unico di circolazione dei veicoli. Al riguardo, si rappresenta la circostanza fattuale del protrarsi delle misure di contenimento per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 che ha inciso, rallentandole, sull'iter di perfezionamento delle procedure telematiche relative al rilascio del documento unico ai veicoli adibiti al trasporto merci e persone.

Conseguentemente, con la disposizione di cui al comma 2, si differisce al 30 giugno 2021 il termine entro il quale completare le procedure in argomento.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

L'articolo 3, 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, prevede che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, proceda all'esperimento di un concorso di progettazione articolato in due gradi, 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 portacontainer adibite a trasporti transoceanici.

SEZIONE 1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Articolo 1 (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)

In attuazione delle previsioni di cui all'articolo 205, comma 1, del decreto - legge 19 maggio 2020, che ha previsto la proroga dell'efficacia della menzionata Convenzione fino alla conclusione delle procedure di cui all'articolo 4 del citato Regolamento (CEE) n. 3577/92 e comunque non oltre la data del 28 febbraio 2021, con avviso pubblicato il 13 giugno 2020, è stato dato avvio alla consultazione delle Regioni coinvolte (Sicilia, Sardegna, Puglia) e del Comune delle isole Tremiti, delle principali associazioni e soggetti rappresentativi degli utenti e delle rappresentanze delle imprese attive dei settori della logistica e dei trasporti, al fine di acquisire in via diretta indicazioni, rilievi e proposte al fine di assicurare la migliore organizzazione possibile dei servizi in oggetto, tenendo conto di tutti gli interessi coinvolti.

Acquisiti ed elaborati gli elementi emersi dalla consultazione degli stakeholder e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, in data 25 agosto 2020 è stato dato avvio al *market test* con la pubblicazione di un'apposita relazione contenente le informazioni relative a ciascuna linea oggetto della Convenzione con CIN S.p.a., invitando le società di navigazione attive sul mercato a chiarire per quale o per quali linee oggetto della Convenzione le esigenze di servizio pubblico potrebbero essere soddisfatte dalla libera iniziativa economica in regime di libero mercato.

La prima fase di consultazione si è conclusa il 24 settembre 2020.

In data 30 novembre 2020 sono stati pubblicati sul sito web istituzionale del Ministero gli esiti parziali dell'istruttoria con riferimento a cinque linee oggetto delle Convenzioni con CIN e il successivo 29 dicembre 2020 la relazione finale sugli esiti dell'analisi di mercato stata trasmessa all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e alla Commissione Europea, che, con nota COMP/E/SM/dgv*2020/144697 del 30 novembre 2020, aveva comunicato la condivisione del percorso seguito dalle Autorità italiane per pervenire il più rapidamente possibile alla nuova definizione dei servizi di continuità territoriale marittima in linea con le norme UE e fornendo puntuali indicazioni in ordine alla prosecuzione della procedura.

L'analisi effettuata ha consentito, per quattro (segnatamente: Napoli-Palermo, Ravenna-Catania, Livorno-Cagliari e Genova-Olbia-Arbatax) delle dieci linee oggetto della Convenzione con CIN, di interrompere qualsiasi forma di sovvenzionamento in quanto l'istruttoria ha mostrato che la libera iniziativa economica era in grado di soddisfare le esigenze di continuità territoriale senza necessità di alcun intervento pubblico. Dette linee sono state dunque "restituite" integralmente al mercato con decorrenza rispettivamente dal 1° dicembre 2020 per le prime tre e dal 21 dicembre 2020 per la linea Genova-Olbia-Arbatax.

In relazione alle restanti sei linee, l'analisi effettuata ha mostrato, in relazione alle linee Termoli-Tremi, Civitavecchia-Cagliari-Arbatax, Napoli-Cagliari, Cagliari-Palermo e Genova-Porto Torres, un interesse nullo o solo parziale del mercato, inidoneo a garantire le esigenze di servizio pubblico e incompatibile con l'eventuale sperimentazione (imposizione di oneri di servizio pubblico - OSP) di soluzioni diverse dall'affidamento di un contratto di servizio pubblico.

Conseguentemente, in data 17 febbraio 2021 sono stati pubblicati gli atti delle prime due procedure di gara (Termoli-Tremi e Civitavecchia-Cagliari-Arbatax) e il successivo 26 febbraio è stata effettuata la pubblicazione degli atti delle gare relative alle restanti linee da garantire (Napoli-Cagliari, Cagliari-Palermo e Genova-Porto Torres).

Il termine di scadenza per la presentazione delle offerte è fissato, rispettivamente al 20 aprile 2021 per le prime due procedure ed al 29 aprile 2021 per le restanti.

Con riferimento alla linea Civitavecchia-Olbia, il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili ha ritenuto opportuno avviare la procedura disciplinata dalla misura 2.6 della Delibera ART n. 22/2019 per verificare la possibilità di garantire il servizio pubblico durante la stagione invernale imponendo oneri di servizio pubblico (OSP) con approccio orizzontale a tutti gli armatori potenzialmente interessati a svolgere i servizi nel corso della stagione estiva. La procedura è stata avviata con avviso prot. n. 2069 pubblicato il 22 gennaio 2021 ed è attualmente in corso.

Il termine per la presentazione delle manifestazioni di interesse è fissato per il giorno 31 marzo 2021.

Tutto ciò evidenziato, al fine di consentire di portare a compimento le procedure avviate, si rende necessario prevedere che le disposizioni della richiamata Convenzione continuino ad applicarsi sino alla data di conclusione delle procedure medesime e, comunque, non oltre la data del 31 maggio 2021, al fine di scongiurare che si verifichino interruzioni nell'erogazione dei servizi di continuità marittima con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremi, garantendo, al contempo, il diritto alla circolazione di persone e mezzi sull'intero territorio nazionale.

Articolo 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

La disposizione deriva dalla necessità di differire al 30 giugno 2021 il termine entro il quale completare le procedure telematiche relative ai soli veicoli adibiti al trasporto merci e persone. Infatti, a causa del protrarsi delle misure di contenimento per l'emergenza epidemiologica da COVID-19, il perfezionamento di dette procedure ha subito rallentamenti, considerato, tra l'altro, che tali veicoli hanno normative di settore molto complesse in materia di immatricolazione.

A tale rilievo, si aggiunge la necessità di migliorare ulteriormente gli strumenti di monitoraggio del funzionamento operativo delle nuove procedure digitali al fine di apportare, con maggiore

tempestività, i conseguenti correttivi e implementare le funzionalità degli applicativi nonché assicurare l'ottimizzazione delle procedure.

Da ciò la necessità della previsione di una proroga di tre mesi del termine inizialmente previsto.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

La disposizione di cui all'articolo 3 si rende necessaria per la ricerca di possibili soluzioni al problema del transito delle grandi navi da crociera nella laguna di Venezia e, in particolare, nei canali adiacenti la città, quale il canale della Giudecca, nonché delle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici. L'attività crocieristica, così come quella di trasporto merci mediante container, rivestono particolare importanza economica per il territorio di Venezia: ciò nonostante, la necessità della salvaguardia patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio impone la ricerca di possibili soluzioni alternative, da cui la necessità di procedere all'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.

SEZIONE 2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

Articolo 1 (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)

L'obiettivo dell'articolo 1 è quello di evitare interruzioni nell'erogazione dei servizi di continuità marittima con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti e di limitare il diritto alla circolazione, nelle more del compimento delle procedure sopra richiamate. Da ciò la necessità di prevedere la proroga della Convenzione in essere sino all'espletamento delle procedure, fermo restando il termine massimo fissato 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 delle mobilità sostenibile l'efficacia della convenzione può essere prorogata per ulteriori 30 giorni.

Articolo 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

Obiettivo specifico della disposizione è quello di assicurare un termine congruo per completare le procedure telematiche relative ai soli veicoli adibiti al trasporto merci e persone, atteso che il protrarsi dell'emergenza epidemiologica in atto non ne consente il completamento entro il termine del 31 marzo 2021.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

Obiettivo della disposizione di cui all'articolo 3 è quello di individuare possibili soluzioni al problema del transito delle grandi navi da crociera nella laguna di Venezia e, in particolare, nei canali adiacenti la città, quale il canale della Giudecca. L'attività crocieristica riveste particolare importanza economica per il territorio di Venezia: ciò nonostante, la necessità della salvaguardia patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio impone la ricerca di possibili soluzioni alternative, da cui la necessità di procedere all'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

passaggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Articolo 1 (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)

Non sono stati individuati specifici indicatori e valori di riferimento, salvo considerare che la perdurante vigenza delle disposizioni della Convenzione appare misura indispensabile al fine di evitare interruzioni nell'erogazione dei servizi di continuità marittima con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti, garantendo, al contempo, la mobilità e la circolazione sull'intero territorio nazionale.

Articolo 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

Non sono stati individuati specifici indicatori e valori di riferimento.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

Non sono stati individuati specifici indicatori e valori di riferimento. Tuttavia si ritiene che all'esito dello studio di fattibilità di potrà verificare la possibilità – o meno – del trasferimento delle grandi navi da crociera all'esterno dell'ambito lagunare.

SEZIONE 3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Articolo 1 (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)

L'opzione di non intervento (opzione zero) è stata ritenuta non adeguata a garantire il raggiungimento degli obiettivi esposti e comporterebbe la possibilità di interruzione nell'erogazione dei servizi di continuità marittima con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti, nelle more del compimento delle procedure sopra richiamate. Infatti, la mancata prosecuzione dei servizi di continuità territoriale, determinerebbe rilevanti impatti negativi, soprattutto per le piccole e medie imprese, impedendo la mobilità di merci verso le isole maggiori e minori, generando gravi conseguenze negative per le imprese i cui traffici sono basati sulla possibilità di usufruire di tale collegamento marittimo, nonché sulle imprese di autotrasporto che utilizzano tali linee per il servizio di trasporto. Inoltre, la mancata prosecuzione dei servizi sulle linee da parte dell'attuale gestore comporterebbe effetti negativi per le imprese portuali (ormeggiatori, rimorchiatori, servizi di terra, ecc.) che sarebbero private dei servizi attualmente svolti per conto della compagnia armatoriale.

Inoltre, la mancata prosecuzione dei servizi sulle linee da parte dell'attuale gestore comporterebbe effetti negativi per le imprese portuali (ormeggiatori, rimorchiatori, servizi di terra, ecc.) che sarebbero private dei servizi attualmente svolti per conto della compagnia armatoriale.

Articolo 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

L'opzione di non intervento (opzione zero) è stata ritenuta non adeguata a garantire il raggiungimento degli obiettivi esposti. Infatti, la proroga del termine di prossima e ravvicinata scadenza (31 marzo 2021) appare come l'unica possibilità per portare a conclusione le procedure in precedenza richiamate.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

L'opzione di non intervento (opzione zero) è stata ritenuta non adeguata a garantire il raggiungimento degli obiettivi esposti: risulta infatti necessario procedere alla valutazione delle ipotesi del trasferimento delle grandi navi da crociera all'esterno dell'ambito lagunare.

SEZIONE 4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA**4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari****ART. 1 (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)**

L'amministrazione ha valutato che l'opzione prescelta consente di evitare evita l'insorgere di problematiche connesse all'interruzione nell'erogazione dei servizi di continuità marittima con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti e alla limitazione del diritto alla mobilità e alla libera circolazione di merci e persone.

Dalla tabella di seguito riportata, nella quale è riepilogato l'assetto delle linee oggetto della proroga di cui all'articolo 1, si evince l'offerta effettiva sulle linee e gli operatori che servono il mercato.

Linea	Interesse del mercato	Procedura prescelta	Modello di gestione	Concorrenti di CIN
Na-Pa	SI	Restituzione al mercato	Libero mercato	1 effettivo
Ra-Bri-Ca	SI	Restituzione al mercato	Libero mercato	1 effettivo
Li-Cagliari	SI	Restituzione al mercato	Libero mercato	2 effettivi
Ge-Olbia_Arb	SI	Restituzione al mercato	Libero mercato	2 effettivi con partenze da Livorno e Piombino
Civ-Ca-Arb	No	Gara	Contratto 12 mesi/a	No
Ge-P,Torres	Parziale	Gara	Contratto 8 mesi/a	1 effettivo Solo estate e 1 sporadicamente solo nel comparto merci
Na-Ca	Parziale	Gara	Contratto 12 mesi/a	No (salvo Grimaldi da ottobre 2020)
Pa-Ca	Parziale	Gara	Contratto 12 mesi/a	No (salvo Grimaldi da Gennaio 2021)
Civ-Olbia	Parziale	Procedura per imposizione OSP	Libero mercato in regime autorizzatorio	1 effettivo solo estate
Tremiti	No	Gara	Contratto 12 mesi/a	1-2 effettivi solo estate e per trasporto veloce solo passeggeri

Dal quadro riportato in tabella, si evince come l'impatto sulla concorrenza della proroga in esame, relativamente alle imprese marittime, è pressoché nullo: si rammenta infatti che il market test svolto dal MIMS, e sul quale l'ART ha espresso parere favorevole, ha accertato il fallimento del sistema di mercato sulle linee per le quali sono state avviate le procedure di affidamento dei relativi servizi di navigazione in continuità marittima. In particolare, è stato accertato che non vi sono operatori economici disposti ad esercire tali linee se non in presenza di sovvenzione pubblica.

Al contrario, in ordine agli effetti economici scaturenti dalla proroga di cui all'articolo 1, si evidenzia, in generale che la mancata prosecuzione dei servizi di continuità territoriale, determinerebbe rilevanti impatti negativi, soprattutto per le piccole e medie imprese, impedendo la mobilità di merci verso le isole maggiori e minori, generando gravi conseguenze negative per le imprese i cui traffici sono basati sulla possibilità di usufruire di tale collegamento marittimo, nonché sulle imprese di autotrasporto che utilizzano tali linee per il servizio di trasporto.

Inoltre, la mancata prosecuzione dei servizi sulle linee da parte dell'attuale gestore comporterebbe effetti negativi per le imprese portuali (ormeggiatori, rimorchiatori, servizi di terra, ecc.) che sarebbero private dei servizi attualmente svolti per conto della compagnia armatoriale.

Con specifico riguardo agli utenti che usufruiscono delle tratte oggetto della convenzione, nella tabella sottostante, si riportano i dati relativi all'anno 2019 (ultimo dato disponibile pre-Covid 19) per le tratte oggetto della convenzione CIN.

Al riguardo si precisa che, considerando una lunghezza media di circa 12 metri lineari per mezzo commerciale, si ottengono i dati complessivi dell'ultima colonna stimati sulla base dei metri lineari riportati:

	LINEE	CORSE	CORSE	PASSEGG ERI	AUTO	METRI LINEARI (m.l.)	MEZZI COMMERCIALI (STIMA: 12 m.l. per mezzo commerciale)
2019	Cagliari - Palermo		113	54.255	13.288	66.303	5.525
	Civitavecchia-Cagliari- Arbatax		479	167.394	40.257	200.784	16.732
	Napoli - Cagliari		190	57.850	13.569	169.512	14.126
	Termoli - Tremùti		962	100.028	3.063	20.539	1.712
	Genova-Porto Torres		475	142.352	40.075	201.121	24.260
	Olbìa - Civitavecchia		489	183.434	48.648	429.878	35.823

ART. 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

Non si prevedono impatti economici sociali ed ambientali. L'amministrazione ha valutato che l'opzione prescelta può evitare il decorso, infruttuoso, del termine entro il quale portare a compimento le procedure telematiche relative ai soli veicoli adibiti al trasporto merci e persone.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

Non si prevedono impatti economici sociali ed ambientali direttamente derivanti dalla disposizione. La disposizione prevede, infatti, 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. Eventuali impatti ambientali ed economici positivi potranno derivare solo successivamente, durante

l'eventuale fase di realizzazione e gestione dei punti di attracco, fase che tuttavia non è ancora prevista dalla disposizione.

4.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Come evidenziato nell'analisi degli impatti economici di cui al punto precedente, la mancata prosecuzione dei servizi di continuità territoriale, determinerebbe rilevanti impatti negativi, soprattutto per le piccole e medie imprese, impedendo la mobilità di merci verso le isole maggiori e minori, generando gravi conseguenze negative per le imprese i cui traffici sono basati sulla possibilità di usufruire di tale collegamento marittimo, nonché sulle imprese di autotrasporto che utilizzano tali linee per il servizio di trasporto.

B. Effetti sulla concorrenza

Non si prevedono effetti sulla concorrenza.

C. Oneri informativi

Non sono previsti oneri informativi a carico delle imprese.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento rispetta i livelli minimi di regolazione europea.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

ART. 1 (Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)

L'articolo 1 del decreto consente il completamento delle procedure di cui all'articolo 4 del Regolamento (CEE) n. 3577/92, comunque, non oltre la data del 31 maggio 2021. Al riguardo, si segnala che la disposizione si giustifica in considerazione della complessità dell'attività istruttoria e dell'incidenza della diffusione del contagio da COVID-19, che ha imposto un rallentamento, con la conseguente impossibilità di completarle entro il 28 febbraio 2021.

ART. 2 (Misure urgenti in materia di digitalizzazione)

La proroga di tre mesi appare, rispetto ad un diverso termine, necessaria e al contempo sufficiente al fine di portare a compimento le procedure telematiche relative ai soli veicoli adibiti al trasporto merci e persone, più volte.

Articolo 3 (Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)

L'articolo 3 consente l'effettiva possibilità di conoscere la fattibilità tecnica della realizzazione dei punti di ormeggio in precedenza richiamati all'esterno dell'ambito lagunare. Solo all'esito di detto accertamento sarà possibile verificare la percorribilità di detta ipotesi o - in caso di esito negativo dello studio - la necessità di ricercare ipotesi alternative all'interno della laguna, ma comunque diverse rispetto a quelle che impongono il transito delle grandi navi nel canale della Giudecca.

SEZIONE 5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Responsabile dell'attuazione delle disposizioni di cui al decreto-legge è il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

5.2 Monitoraggio

Il monitoraggio dell'attuazione delle disposizioni sarà svolto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Considerato il limite e l'urgenza dell'intervento, non sono state effettuate consultazioni nel corso dell'AIR.

PERCORSO DI VALUTAZIONE

L'analisi di impatto e la predisposizione dell'intervento sono state condotte dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

€ 2,00