

# dossier

28 aprile 2021

Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia

*Con gli emendamenti approvati in 8<sup>a</sup> Commissione*

*(Edizione provvisoria)*

---

D.L. 45/2021 - A.S. 2168

---



Senato  
della Repubblica



Camera  
dei deputati



## SERVIZIO STUDI

Ufficio ricerche nei settori delle infrastrutture e dei trasporti

TEL. 06 6706-2451 - [studi1@senato.it](mailto:studi1@senato.it) -  [@SR\\_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n. 374/1



## Servizio Studi

Dipartimento trasporti

Tel. 06 6760-2614 [st\\_trasporti@camera.it](mailto:st_trasporti@camera.it) -  [@CD\\_trasporti](https://twitter.com/CD_trasporti)

Progetti di legge n. 423/1

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

## INDICE

SCHEDE DI LETTURA .....	5
<b>Articolo 1</b> ( <i>Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori</i> ) .....	7
<b>Articolo 2, comma 1</b> ( <i>Misure urgenti in materia di documento unico di circolazione e di proprietà</i> ).....	10
<b>Articolo 2, commi 1-bis e 1-ter</b> ( <i>Interventi in materia di soluzioni per la trasformazione digitale della rete stradale nazionale</i> ) .....	13
<b>Articolo 2-bis (em. 2.0.25 testo 2)</b> ( <i>Revisione periodica dei rimorchi dei veicoli per il trasporto merci</i> ) .....	15
<b>Articolo 3</b> ( <i>Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia</i> ) .....	17
<b>Articolo 3-bis</b> ( <i>Disposizioni urgenti in favore delle imprese esercenti attività crocieristica e di cabotaggio marittimo</i> ) .....	21
<b>Articolo 4</b> ( <i>Entrata in vigore</i> ) .....	23



## **SCHEDE DI LETTURA**



## Articolo 1

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

**L'articolo 1, rispetto al quale è stata proposta una modifica di carattere formale con l'approvazione dell'emendamento 1.100, prevede che continuino ad applicarsi, non oltre la data del 31 maggio 2021, le disposizioni della convenzione stipulata con CIN (Compagnia Italiana di Navigazione) S.p.a per il trasporto marittimo con la Sardegna, la Sicilia e le Isole Tremiti, in modo da consentire la conclusione delle procedure già bandite per l'imposizione di oneri di servizio pubblico e per l'aggiudicazione dei contratti di servizio ed evitare che si verifichino interruzioni nell'erogazione dei servizi di continuità marittima.**

In dettaglio, il **comma 1**, dispone che le **disposizioni della Convenzione con CIN 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) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992 (la rettifica della denominazione del Regolamento è stata proposta con l'emendamento 1.100), **con esclusivo riferimento alle linee interessate da tali procedure**, con la finalità di assicurare l'erogazione dei servizi di continuità marittima con la **Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti** e di garantire il diritto alla mobilità delle persone e alla circolazione delle merci sull'intero territorio nazionale.

La disposizione si riferisce alla Convenzione (n. 54/2012) **stipulata** il 18 luglio 2012 **con CIN s.p.a (Compagnia Italiana di Navigazione)**, della durata di otto anni, che riguarda **dieci tratte marittime, 8 passeggeri e due merci**, approvata con il DL n. 95/2012, per l'effettuazione dei **servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori**, come previsto dall'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e dell'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135.

Si tratta di **collegamenti "di interesse nazionale"**, che riguardano il servizio pubblico effettuato tra le isole maggiori e la penisola, nonché quelli tra le isole minori ed il territorio extraregionale (cioè con una regione diversa situata sulla penisola), i quali sono disciplinati da **convenzioni tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa aggiudicataria**. Le tratte passeggeri a/r disciplinate dalla convenzione sono le seguenti:

- a) Genova - Porto Torres; Genova - Olbia- Arbatax; Napoli - Cagliari; Palermo-Cagliari; Civitavecchia - Cagliari - Arbatax; Civitavecchia - Olbia;
- b) Napoli - Palermo;
- c) Termoli – Tremiti.

Le tratte merci sono: Livorno-Cagliari e Ravenna-Catania.

L'efficacia della Convenzione **era già stata prorogata fino** alla conclusione delle procedure e non oltre il **28 febbraio 2021**, dall'articolo 205, comma 1, del **DL 19 maggio 2020, n. 34**, subordinatamente all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. *Atteso che il decreto legge in commento è entrato in vigore il 1° aprile 2021 e che l'efficacia della Convenzione era stata prorogata fino al 28 febbraio 2021, si valuti l'opportunità di definire la disciplina dei rapporti giuridici con CIN applicabili nel mese di marzo 2021.*

Il **comma 1**, fissa come data **limite** per la proroga dell'efficacia della Convenzione il **31 maggio 2021**, entro la quale, come evidenziato nella Relazione illustrativa, dovrebbero concludersi le procedure in corso (*per le quali si veda sub il relativo box*).

La disposizione stessa prevede peraltro che **in caso di mancata conclusione delle procedure entro il 31 maggio 2021, 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, l'efficacia della convenzione **possa essere prorogata per ulteriori trenta giorni con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, adottato di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Secondo quanto riportato nella Relazione illustrativa, tale ulteriore proroga dovrebbe riguardare le **tratte Termoli-Tremi e Civitavecchia-Cagliari-Arbatax**, in relazione alle quali durante il periodo estivo non risultano svolgere servizi di trasporto di persone e merci operatori economici, diversi da CIN.

La **Relazione illustrativa** ricostruisce l'attività istruttoria svolta e lo **stato della procedura** per le diverse linee marittime passeggeri che erano ricomprese nella Convenzione (*v. sintesi nel box a seguire*), evidenziando che sono state identificate **quattro linee che sono state restituite al libero mercato da dicembre 2020** in quanto non necessitano di intervento pubblico, mentre per **sei linee la libera iniziativa economica non è in grado di soddisfare le esigenze di continuità territoriale**.

#### ***Sintesi delle analisi e delle procedure in corso per le diverse rotte di continuità territoriale nazionale***

In base al Regolamento europeo n. 3577/92, alla delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 22/2019 del 13 marzo 2019, 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 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.

Il **13 giugno 2020** è stato dato **avvio alla consultazione** delle regioni coinvolte (Sicilia, Sardegna, Puglia) e del Comune delle isole Tremi e il **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. Tale prima fase di consultazione si è conclusa il 24 settembre 2020. Successivamente alla chiusura dell'istruttoria presso il Ministero, la **relazione finale** sugli esiti dell'analisi di mercato è stata trasmessa il **29 dicembre 2020** all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e alla Commissione Europea. L'analisi effettuata ha consentito, per quattro delle dieci linee oggetto della Convenzione con CIN (***Napoli-Palermo, Ravenna-Catania, Livorno-Cagliari e Genova-Olbia-Arbatax***), **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. Tali 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 linee: ***Termoli-Tremiti, Civitavecchia-Cagliari-Arbatax, Napoli-Cagliari, Cagliari-Palermo e Genova-Porto Torres***, l'analisi ha mostrato **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**. Pertanto, il **17 febbraio 2021** sono stati pubblicati gli atti delle prime due **procedure di gara** (Termoli-Tremiti e Civitavecchia-Cagliari-Arbatax) e il **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), con termine di scadenza per la presentazione delle offerte fissato, rispettivamente, al 20 aprile 2021 per le prime due procedure e al 29 aprile 2021 per le restanti.

Per quanto riguarda la linea **Civitavecchia-Olbia**, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha invece avviato 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 il termine per la presentazione delle manifestazioni di interesse è stato fissato al 31 marzo 2021.

Il **comma 2** dispone che agli oneri derivanti dal comma 1 si provveda con le **risorse disponibili a legislazione vigente** preordinate a tale scopo.

Si ricorda che il corrispettivo riconosciuto a CIN S.p.a. con la Convenzione è pari a 72.685.642 euro per ciascuno degli anni di durata della convenzione.

La Relazione tecnica stima oneri per circa 13,4 milioni di euro.

Per approfondimenti sulla continuità territoriale marittima, si veda il relativo paragrafo nell'ambito del Tema: ***“Sistemi portuali, trasporto marittimo ed interno”***, pubblicato sul portale di documentazione della Camera dei deputati.

**Articolo 2, comma 1**  
***(Misure urgenti in materia di documento unico di circolazione e di proprietà)***

L'**articolo 2**, proroga - dal 31 marzo 2021 al **30 giugno 2021** - il **termine** entro il quale deve essere completato il **passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli**, dei motoveicoli e dei rimorchi.

A seguito dell'approvazione, da parte della Commissione di merito, degli **identici emendamenti 2.1 (testo 3) e 2.2 (testo 2)**, la **Commissione propone di posticipare il termine del 30 giugno 2021**, contenuto nell'articolo 2 comma 1, al **30 settembre 2021**.

Nel dettaglio, la norma in esame novella il comma *4-bis* all'articolo 1 del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, il quale prevede che il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con uno o più decreti**, sentite l'Automobile Club d'Italia e le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, **definisca le modalità e i termini per la graduale utilizzazione delle procedure telematiche per il rilascio del documento unico**, specificando anche le scadenze temporali delle fasi di verifica delle funzionalità da effettuare presso gli STA appositamente individuati dal medesimo Ministero. La disposizione prevede che tale gradualità si iscriva in un completamento dell'operazione di passaggio comunque **entro il 30 giugno 2021** (termine così prorogato dall'**articolo 2** in esame).

Nell'ambito dell'adozione dei D.M. del MIT, si prevede siano sentite:

- l'Automobile Club d'Italia
- e le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto.

In base alla norma, l'inosservanza delle modalità e dei termini indicati nei decreti del MIT determina l'irregolare rilascio del documento ai sensi dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

Il **D.P.R. n. 358/2000** reca il Regolamento recante norme per la semplificazione del procedimento relativo all'immatricolazione, ai passaggi di proprietà e alla reimmatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi (n. 29, allegato 1, della L. 8 marzo 1999, n. 50). L'articolo 6, in materia di irregolare rilascio dei documenti, prevede che in caso di accertata irregolarità, l'ufficio provinciale della motorizzazione cancella il documento irregolare dall'archivio elettronico e respinge la richiesta e la documentazione. Entro l'orario di apertura al pubblico del giorno lavorativo successivo, il documento irregolare, unitamente alle targhe nel caso di immatricolazione o di reimmatricolazione, deve essere restituito all'ufficio provinciale della motorizzazione, il quale provvede a distruggere il documento e, ricorrendone il

caso, ad assegnare le targhe ad altro utente. Le disposizioni si applicano anche agli sportelli telematici istituiti presso gli uffici provinciali dell'A.C.I., che gestiscono il P.R.A. nonché agli sportelli istituiti presso le delegazioni dell'A.C.I.

Si ricorda che il termine prorogato dal presente **articolo 2** era stato già prorogato (dal 30 ottobre 2020 al 31 marzo 2021) dall'art. 49, comma 5-*novies*, del decreto-legge n. 76 del 2020 (recante "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale", convertito dalla legge n. 120 del 2020).

In materia di semplificazione amministrativa, è continuata la fase applicativa della nuova normativa in materia di **documento unico di circolazione dei veicoli, che prevede che la carta di circolazione costituisca** l'unico documento di circolazione per i veicoli e sia pertanto **soppresso il certificato di proprietà**, (decreto legislativo 29 maggio 2017 n. 98 in attuazione di quanto previsto dall'articolo 8, comma 1, lettera d) e 5 della legge n. 124 del 2015).

L'entrata in vigore della disciplina, originariamente fissata al 1° luglio 2018 è stata differita dalla legge di bilancio per il 2018 (art. 1, comma 1140) al 1° gennaio 2019 e, successivamente, dalla legge di bilancio per il 2019 al 1° gennaio 2020 (articolo 1, comma 1135, lettera b)). **La legge di bilancio 2020** (articolo 1, commi 687 e 688) prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisca **con successivi decreti le modalità e i termini per la graduale utilizzazione delle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione**. Il termine per il completamento dell'operazione di graduale passaggio, fissato dalla legge di bilancio 2020 al 31 ottobre 2020, è **stato ora prorogato al 30 giugno 2021**. A partire **dal 1° giugno 2020 è obbligatorio l'utilizzo delle nuove procedure telematiche** per le operazioni di immatricolazione e di trasferimento di proprietà. **La legge di bilancio** ha altresì differito al 1° novembre 2020 l'abrogazione dell'articolo 264 del regolamento di attuazione del Codice della strada avente ad oggetto informazioni in tema di cessazione dalla circolazione.

**Il nuovo documento unico** riguarda gli autoveicoli, i motoveicoli ed i rimorchi >3,5 t e ne vengono definite le modalità di rilascio presso la Motorizzazione civile o tramite lo Sportello telematico dell'automobilista (STA), che comprende anche gli uffici di ACI-PRA.

Il certificato di proprietà, di cui si prevede la soppressione, è attualmente rilasciato dall'ACI cui è affidata la gestione del Pubblico Registro Automobilistico (PRA); la carta di circolazione, che contiene i dati tecnici del veicolo ed i dati di intestazione, è invece rilasciata dalla Motorizzazione civile che fa capo al Ministero delle infrastrutture e trasporti. **Nel documento unico saranno annotati anche i dati relativi privilegi e ipoteche, a provvedimenti amministrativi e giudiziari che incidono sulla proprietà e sulla disponibilità del veicolo**, annotati presso il PRA, nonché **i provvedimenti di fermo amministrativo**, con modalità anche telematiche.

**Il decreto-legge n.76 del 2020** ha previsto la **facoltà per l'intestatario del veicolo di richiedere la restituzione del documento di circolazione originale**, in occasione del rilascio del documento unico di circolazione, **previo pagamento di un contributo** (art. 49-bis).

Con il Decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti del 23 ottobre 2017 sono state fissate **le prime modalità di annotazione, nel documento unico** di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, dei dati richiesti dall'articolo 1, commi 2 e 3, del decreto legislativo, relativi alla **situazione giuridico-patrimoniale dei veicoli**. Il decreto ministeriale prevede che i dati siano annotati nel primo riquadro inferiore del retro della carta di circolazione. Del disciplinare tecnico con le nuove procedure per l'annotazione sulla carta di circolazione è prevista l'adozione da parte dell'apposito comitato tecnico esecutivo.

La **tariffa unica** sarà determinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia, sentiti l'ACI e le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese di consulenza automobilistica, previo **parere delle competenti commissioni parlamentari**.

Il citato decreto legislativo n. 98 prevede, all'art. 4, in relazione alle prospettive aperte dalla nuova normativa, la **trasmissione al Parlamento**, entro un anno dall'introduzione del documento unico, di una **relazione sugli effetti e sui risultati della nuova normativa**, anche ai fini della valutazione sull'**eventuale istituzione di un archivio unico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, nonché l'emanazione, entro ventiquattro mesi dall'introduzione del documento unico, di un decreto del Presidente della Repubblica con cui siano definite le modalità organizzative di tale eventuale archivio unico, per assicurare la riduzione dei costi di gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli.

Con decreto del Presidente della Repubblica n.144 del 2018 sono state emanate le disposizioni di coordinamento relative al *Regolamento di attuazione del Codice della strada, riferite al documento unico (ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del decreto legislativo n. 98 del 2017) e con decreto prot. n. 72 del 13 marzo 2019 della DG Motorizzazione del MIT è stato approvato il modello unificato di istanza per il rilascio del documento*.

*Per approfondimenti, cfr. Camera dei deputati. Temi dell'attività parlamentare - "Il trasporto e la sicurezza stradali" (paragrafo dedicato al Documento unico di circolazione).*

**Articolo 2, commi 1-bis e 1-ter**  
***(Interventi in materia di soluzioni per la trasformazione digitale della rete stradale nazionale)***

L'**articolo 2, commi 1-bis e comma 1-ter**, di cui si propone l'inserimento con l'approvazione dell'emendamento 2.8 (testo 2) come emendato dall'emendamento coord. 1, introduce disposizioni in tema di *smart road* e individua le modalità per l'adeguamento disciplina delle sperimentazioni su strada dei sistemi di guida automatica e connessa, nonché **di mezzi innovativi di trasporto su strada pubblica a guida autonoma e connessa**, non omologati o non omologabili secondo l'attuale normativa di settore.

Nel dettaglio, *1-bis* dispone che entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, si provveda **all'aggiornamento delle modalità attuative e degli strumenti operativi per le soluzioni per la trasformazione digitale della rete stradale nazionale (*Smart Road*)** di cui all'articolo 1, comma 72, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

L'articolo 1, comma 72 della legge 27 dicembre 2017, n. 205 **autorizza la sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica** rimettendo ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'interno, la definizione delle modalità attuative e degli strumenti operativi della sperimentazione e autorizzando la spesa di un milione di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019. Il decreto ministeriale sopra citato è stato emanato il 28 febbraio 2018 ([qui](#) il link al testo).

Lo strumento attraverso il quale si provvede a tale intervento è un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sentiti il Ministro dell'interno e il Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale. Il decreto dovrà anche fissare i requisiti funzionali minimi a cui devono attenersi gli operatori di settore ed i concessionari di reti stradali e autostradali.

L'articolo 17, comma 3, dispone che con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del ministro o di autorità sottordinate al ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei ministri prima della loro emanazione.

Con il medesimo decreto, si provvede altresì **all'adeguamento della disciplina delle sperimentazioni su strada pubblica di sistemi di guida automatica e**

**connessa** nonché **alla disciplina delle sperimentazioni di mezzi innovativi di trasporto su strada pubblica a guida autonoma e connessa**, non omologati o non omologabili secondo l'attuale normativa di settore.

Si istituisce a questo scopo, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, **l'Osservatorio tecnico di supporto per le *Smart Road* e per i veicoli e mezzi innovativi di trasporto su strada a guida connessa e automatica** (secondo la modifica proposta con l'emendamento coordinamento 1).

L'Osservatorio ha il compito di:

- analizzare e promuovere l'adozione di strumenti metodologici ed operativi per monitorare, con idonee analisi preventive e successive, gli impatti del processo di digitalizzazione delle infrastrutture viarie e della sperimentazione su strada di veicoli a guida autonoma;
- esprimere pareri in merito alle richieste di autorizzazione per la sperimentazione di veicoli a guida autonoma,
- verificare l'avanzamento del processo di trasformazione digitale verso le *Smart Road*,
- effettuare studi e formulare proposte per l'aggiornamento della disciplina tecnica in materia di veicoli a guida autonoma;

Il **comma 1-ter** dispone che **la composizione e il funzionamento dell'Osservatorio saranno disciplinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, adottato di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale.

L'istituzione dell'Osservatorio dovrà essere effettuata senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Inoltre per la partecipazione alle attività dell'Osservatorio stesso non saranno riconosciuti compensi, gettoni, emolumenti, indennità o rimborsi di spese comunque denominati.

**Articolo 2-bis (em. 2.0.25 testo 2)**  
**(Revisione periodica dei rimorchi dei veicoli per il trasporto merci)**

**L'articolo 2-bis (em. 2.0.25 testo 2)** consente al Ministero delle infrastrutture di affidare in concessione la revisione periodica dei rimorchi e dei semirimorchi dei veicoli pesanti destinati al trasporto merci, a soggetti privati.

**L'articolo 2-bis, proposto dalla Commissione (em. 2.0.25 testo 2)** modifica in tal senso l'articolo 80 del Codice della Strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), in materia di **revisioni dei rimorchi dei veicoli destinati al trasporto merci**. In dettaglio viene modificato il comma 8 dell'articolo 80, aggiungendo un periodo in base al quale **anche per i rimorchi ed i semirimorchi dei veicoli merci** il Ministero delle infrastrutture può affidarne in **concessione quinquennale** ad imprese di autoriparazione nonché a consorzi od a società consortili, anche in forma di cooperativa, **la revisione periodica**. Vengono espressamente **esclusi** da tale possibilità **i veicoli che trasportano merci pericolose e merci deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)**.

*Per quanto riguarda la formulazione del testo, si segnala che questa non risulta chiara, in quanto nel comma 8 così novellato risulterebbe ripetuto due volte il riferimento, già presente nel testo vigente, alla "esclusione dei veicoli che trasportano merci pericolose e merci deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)".*

Si ricorda infatti che il richiamato **art. 80, comma 8 del Codice della strada** prevede nel testo vigente che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di assicurare il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o **con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)**, possa per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitano altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni.

Si ricorda altresì che il **Decreto MIT protocollo 214 del 19 maggio 2017** di recepimento della Direttiva 2014/45/UE, disciplina le modalità di effettuazione

dei controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi circolanti sulle strade pubbliche. Per "**controlli tecnici o revisioni**" si intendono le ispezioni (definite nell'allegato I al decreto ministeriale) finalizzate ad assicurare che un veicolo possa essere utilizzato in condizioni di sicurezza sulle strade pubbliche e sia conforme alle caratteristiche ambientali richieste e obbligatorie. Si ricorda altresì che l'articolo 229 del Codice della Strada prevede che le direttive comunitarie nelle materie disciplinate dal Codice stesso siano recepite con decreti dei Ministri della Repubblica, secondo le competenze loro attribuite.

Si ricorda infine che presso la Camera dei deputati è in corso di esame in Assemblea il testo della proposta A.C. 24 e abb, recante **modifiche al Codice della strada**, che interviene anch'esso novellando l'articolo 80, comma 8 del Codice.

### Articolo 3

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

L'**articolo 3** prevede che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale proceda, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della disposizione in questione, all'esperimento di un **concorso di progettazione**, secondo quanto previsto dal codice dei contratti pubblici al fine di acquisire **proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica** volti a **contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna** al fine di salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di tale territorio.

A seguito dell'approvazione, da parte della Commissione di merito, **dell'emendamento 3.100**, la Commissione propone che il termine di cui al comma 1 per l'esperimento del relativo concorso di progettazione, decorra dalla data di entrata in vigore del decreto-legge in esame.

In particolare, l'articolo in esame, al **comma 1**, prevede che l'elaborazione delle proposte ideative dei progetti di fattibilità in questione riguardi **la realizzazione e la gestione dei punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia** utilizzabili dalle **navi che sono adibite al trasporto passeggeri e che abbiano una stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate** nonché delle **navi portacontenitori** adibite a **trasporti transoceanici**.

A tale riguardo, è utile ricordare che il porto di Venezia rappresenta uno degli snodi cardine della portualità Nord adriatica e nazionale, con una dotazione infrastrutturale di circa 1.500 ettari di aree operative portuali e industriali, servite da 12 chilometri di banchine, raggiungibili da navi con pescaggi fino a -11,5 m, tutte dotate di raccordi stradali e di 45 km di rete ferroviaria di manovra.

A dimostrazione della rilevanza regionale e nazionale del porto di Venezia si riportano alcuni dati sintetici di traffico, tratti dall'audizione del Presidente della Regione Veneto, svolta dinanzi alla Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati il 31 luglio 2019.

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

Per quanto riguarda il dettaglio delle tipologie merceologiche, Venezia è il sesto porto italiano per rinfuse liquide (9,36 milioni di tonnellate al 2018), il terzo in Italia per rinfuse solide (7,38 milioni di tonnellate al 2018) e l'ottavo per merci general cargo (9,75 milioni di tonnellate al 2018); in quest'ultima categoria, in particolare, è il quarto porto italiano per container movimentati (circa 632.000 *twenty-foot equivalent unit* -TEU - al 2018).

Gli addetti che operano a vario titolo nel porto di Venezia sono più di 13.000. Oltre alla tradizionale vocazione logistica, una peculiarità veneziana è costituita dall'essere "home port" crocieristico. Il porto, sempre secondo i dati forniti nella citata audizione, può accogliere fino a 10 navi da crociera contemporaneamente, grazie a 3,5 chilometri di banchine dedicate, 290.000 metri quadrati di superficie complessiva, 10 terminal crocieristi e 11 accosti complessivi.

Per quanto concerne il tema del transito delle Grandi Navi da Crociera si ricorda che la questione ebbe avvio a partire dall'adozione del decreto interministeriale n. 79 del 2 marzo 2012 (cosiddetto decreto "Clini-Passera") che aveva previsto l'estromissione dal passaggio attraverso il bacino di San Marco - Canale della Giudecca delle navi con stazza superiore alle 40.000 tonnellate, una volta individuata una via alternativa praticabile per raggiungere la Stazione Marittima.

Nel settembre 2017, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale aveva predisposto e inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti un'analisi con delle alternative per la crocieristica a Venezia tenendo conto delle condizioni di fattibilità dei progetti e della loro sostenibilità economica in relazione ad un'analisi dell'andamento del mercato crocieristico. Tali documenti sono stati successivamente esaminati e discussi nell'ambito del Comitato Interministeriale di Indirizzo, Coordinamento e Controllo per la salvaguardia di Venezia di cui alla legge n. 798 del 1984 (cosiddetto Comitato).

Nel corso del 2018 il Ministero alle infrastrutture e trasporti ha richiesto all'Autorità di Sistema Portuale di trasmettere una serie di proposte alternative, a seguito delle quali è stato chiesto di sviluppare uno studio di fattibilità per due ipotesi alternative relative alle seguenti localizzazioni di un terminal crociera dedicato.

Nel mese di dicembre 2018, infine, l'Autorità di Sistema Portuale ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la descrizione delle tredici alternative localizzative per la realizzazione del nuovo terminal crociera.

Ritornando, invece, al contenuto normativo del provvedimento d'urgenza, si segnala che, per quanto riguarda l'**articolo 3**, si stabilisce che **nella elaborazione e nella presentazione dei progetti in questione si possa anche tenere conto delle risultanze di eventuali studi già esistenti.**

Il comma in questione richiama esplicitamente l'articolo 156, comma 7, del decreto legislativo n. 50 del 2016 (codice dei contratti pubblici).

A tale proposito giova ricordare che l'articolo 156, comma 7 del codice dei contratti pubblici prevede che, qualora vi sia un intervento di particolare rilevanza e complessità, la stazione appaltante possa procedere all'indizione di un **concorso di progettazione che risulti articolato in due fasi:**

- una **prima fase** ha ad oggetto **l'acquisizione di idee progettuali;**

- una **seconda fase** prevede l'**acquisizione del progetto di fattibilità**.

Questa **seconda fase ha luogo tra i soggetti che sono individuati a seguito della valutazione delle proposte e delle idee presentate nella prima fase** e che sono selezionati senza che venga formata una graduatoria o l'assegnazione di premi.

In base a quanto previsto dallo stesso articolo 156, comma 7, al vincitore del concorso, qualora sia in possesso dei requisiti previsti, può essere affidato l'incarico della progettazione definitiva ed esecutiva qualora tale condizione sia esplicitata nel relativo bando.

**Il comma 2, infine, reca la copertura finanziaria per un importo pari a 2,2 milioni di euro per l'anno 2021.**



**Articolo 3-bis**  
***(Disposizioni urgenti in favore delle imprese esercenti attività  
crocieristica e di cabotaggio marittimo)***

L'**articolo 3-bis** del quale la Commissione propone l'introduzione, a seguito dell'approvazione degli **identici emendamenti 3.0.10 (già 3.29), 3.0.3 (testo 2) e 3.0.4 (testo 2)**, prevede una serie di **disposizioni urgenti in favore delle imprese esercenti attività crocieristica e di cabotaggio marittimo**.

In particolare, le proposte in **questione prorogano dal 30 aprile 2021 al 31 dicembre dello stesso anno** la possibilità per le navi da crociera, iscritte al registro internazionale, di **svolgere servizi di cabotaggio in deroga al divieto, generalmente previsto per tale tipologia di navi, di effettuare i servizi di cabotaggio stessi**.

Tale **possibilità era stata originariamente introdotta** dall'articolo 48, comma 6 del decreto-legge n. 76/2020 (cosiddetto decreto-legge semplificazioni) al fine di mitigare gli effetti negativi derivanti dalla diffusione del virus COVID-19 e di salvaguardare i livelli occupazionali delle imprese esercenti attività crocieristica e di cabotaggio marittimo.

Si ricorda che le eccezioni al divieto di svolgere servizi di cabotaggio marittimo riguardano le navi da carico di oltre 650 tonnellate di stazza lorda e nei limiti di un viaggio di cabotaggio mensile quando il viaggio di cabotaggio segua o preceda un viaggio in provenienza o diretto verso un altro Stato, se si osservano i criteri di armamento delle citate navi previsti dall'articolo 2, comma 1, lettere b) e c) della legge n. 457 del 1997. Le predette navi possono effettuare servizi di cabotaggio nel limite massimo di sei viaggi mensili, o viaggi, ciascuno con percorrenza superiore alle cento miglia marine se osservano i criteri di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), e comma 1-bis della medesima legge e, limitatamente alle navi traghetto *ro-ro* e *ro-ro pax*, iscritte nel registro internazionale, adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato. In tal caso deve essere imbarcato esclusivamente personale italiano o comunitario.

L'articolo 224 del Codice della navigazione prevede che il servizio di cabotaggio fra i porti della Repubblica è riservato, agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro.

I servizi di cabotaggio marittimo sono definiti, ai sensi del Regolamento n. 3577/92/CEE che ha liberalizzato i servizi di cabotaggio marittimo, come i servizi normalmente assicurati dietro compenso e comprendenti in particolare: il "cabotaggio continentale", ossia il trasporto via mare di passeggeri o merci fra i porti situati sul continente o sul territorio principale di un solo e medesimo Stato membro senza scali su isole; i "servizi di approvvigionamento *off-shore*" ossia il trasporto via mare di

passaggeri o merci fra i porti di uno Stato membro e le attrezzature o strutture situate sulla piattaforma continentale di tale Stato membro; il "cabotaggio con le isole" ossia il trasporto via mare di passeggeri o merci fra porti situati sul continente e su una o più isole di un solo e medesimo Stato membro e porti situati sulle isole di un solo e medesimo Stato membro.

Da ultimo, si ricorda che, **in base a quanto previsto dal suddetto articolo 48, comma 6 del decreto-legge semplificazioni**, è necessaria **la stipula di un accordo tra le associazioni datoriali e sindacali firmatarie del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale per poter effettuare il relativo servizio di cabotaggio.**

**Articolo 4**  
*(Entrata in vigore)*

**L'articolo 4** disciplina l'entrata in vigore del provvedimento.