

COMMISSIONI RIUNITE

V (Bilancio, tesoro e programmazione) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

DL 125/10: Misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria. Proroga del termine di esercizio della delega legislativa in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio di amministrazioni pubbliche. C. 3725 Governo, approvato dal Senato (<i>Seguito dell'esame e conclusione</i>)	7
ALLEGATO (<i>Emendamenti e articoli aggiuntivi riferiti agli articoli del decreto-legge</i>)	17

SEDE REFERENTE

Lunedì 27 settembre 2010. — Presidenza del presidente della IX Commissione Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 17.05.

DL 125/10: Misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria. Proroga del termine di esercizio della delega legislativa in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio di amministrazioni pubbliche. C. 3725 Governo, approvato dal Senato.

(Seguito dell'esame e conclusione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 23 settembre 2010.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che nella seduta di giovedì 23 settembre è stato avviato l'esame preliminare con lo svolgimento delle relazioni introduttive da parte dei relatori, onorevoli Terranova e

De Angelis e che sono quindi intervenuti i deputati Monai, Nannicini e Velo. Fa presente che non è stato possibile, anche per impegni del rappresentante del Governo, completare la discussione e che risulta già iscritto a parlare il deputato Mereu.

Antonio MEREU (UdC) fa presente che la società Tirrenia si trova nelle identiche condizioni in cui si trovava un anno fa, quando, analogamente a quanto accade adesso, il Governo si è visto costretto ad inserire apposite disposizioni nel decreto-legge n. 135. Osserva che anche in questo caso, come anche per il decreto-legge n. 135 del 2009, si tratta di un provvedimento che contiene disposizioni assai eterogenee. Esprime, quindi, in primo luogo la propria disapprovazione per il modo di procedere del Governo, che, malgrado la più volte manifestata esigenza di semplificazione dell'impianto normativo, continua ad introdurre nei provvedimenti d'urgenza norme del tutto eterogenee e spesso non coordinate tra loro. Giudica la questione relativa alla società Tirrenia di non facile soluzione, e a tale proposito ritiene che vada seguita con particolare attenzione il processo di privatizzazione, il cui

buon esito a suo giudizio non può essere affidato semplicemente al commissario straordinario. Osserva infatti che si tratta di una questione non esclusivamente finanziaria, ma con risvolti di grande rilievo anche sull'utenza. Fa presente che le sorti della società Tirrenia condizionano l'economia di regioni, come ad esempio la Sardegna, che attraverso il mare sono collegate al resto del Paese. Ritiene che la privatizzazione debba essere effettuata salvaguardando gli interessi degli utenti e prestando attenzione all'economia delle regioni interessate. Giudica necessario che vengano garantiti diritti inalienabili, come in particolare il diritto alla mobilità dei cittadini, soprattutto di quelli residenti in aree svantaggiate del Paese, e ritiene che la questione della continuità territoriale, che spesso viene accantonata con motivazioni squisitamente economiche, debba invece essere salvaguardata con forza. Fa presente che il timore che venga pregiudicata la continuità territoriale è emerso anche da parte degli organi di stampa locale che, più degli altri, conoscono la situazione dei loro territori. Ricorda che presso la Commissione trasporti si è svolta una serie di audizioni informali, dalle quali sono emersi perplessità e timori, anche da parte degli operatori e dei lavoratori del gruppo Tirrenia. Auspica quindi che il Governo segua con attenzione la vicenda relativa alla società Tirrenia, assicurando la tutela degli interessi delle comunità locali.

Marcello DE ANGELIS (PdL), *relatore per la V Commissione*, anche a nome del relatore per la IX Commissione, rinuncia alla replica.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO rinuncia alla replica, riservandosi di intervenire sul merito dei singoli emendamenti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che sono state presentate proposte emendative (*vedi allegato*), per alcune delle quali si configurano profili di criticità relativamente alla loro ammissibilità. Ricorda infatti che, ai sensi del comma 7 dell'articolo

96-bis del Regolamento, non possono ritenersi ammissibili le proposte emendative che non siano strettamente riconducibili alle materie oggetto dei decreti-legge all'esame della Camera. Fa presente che tale criterio risulta più restrittivo di quello dettato, con riferimento agli ordinari progetti di legge, dall'articolo 89 del medesimo Regolamento, il quale attribuisce al Presidente la facoltà di dichiarare inammissibili gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi che siano estranei all'oggetto del provvedimento. Ricorda, inoltre, che la lettera circolare del Presidente della Camera del 10 gennaio 1997 sull'istruttoria legislativa precisa che, ai fini del vaglio di ammissibilità delle proposte emendative, la materia deve essere valutata con riferimento ai singoli oggetti e alla specifica problematica affrontata dall'intervento normativo.

Avverte che sono, pertanto, da considerarsi inammissibili le seguenti proposte emendative: gli identici emendamenti Proietti Cosimi 1.6 e Di Biagio 1.10, che ripristinano l'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA), soppresso ai sensi dell'articolo 7 del decreto-legge n. 78 del 2010, e rivedono la disciplina generale di calcolo dell'indennità giornaliera di malattia per i lavoratori marittimi; gli identici emendamenti Proietti Cosimi 1.5 e Di Biagio 1.11, che dispongono l'istituzione, nell'ambito dell'INAIL, dell'Ufficio italiano della navigazione, al quale sono affidate tutte le funzioni e le risorse dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA), che, come già detto, è stato soppresso ai sensi dell'articolo 7 del decreto-legge n. 78 del 2010; l'articolo aggiuntivo Di Biagio 2.01, il quale proroga al 2011 la disciplina prevista dall'articolo 1, comma 1324, della legge finanziaria 2007, in materia di detrazioni per carichi di famiglia di soggetti non residenti; l'articolo aggiuntivo Gioacchino Alfano 3-*quater*.01, il quale reca disposizioni volte ad assicurare una transizione graduale al regime di perequazione dei costi di approvvigionamento dell'energia elettrica; l'articolo aggiuntivo Ferrari 3-*quater*.02, che dispone la soppressione del Banco nazionale di prova per le armi da fuoco portatili e per

le munizioni commerciali. Invita quindi i relatori e il rappresentante del Governo a esprimere il parere sulle proposte emendative presentate.

Marcello DE ANGELIS (PdL), *relatore per la V Commissione*, nel sottolineare come non sia semplice svolgere il ruolo di relatore di un decreto-legge già modificato dal Senato e con una scadenza così ravvicinata, ritiene che, anziché esprimere le proprie considerazioni in ordine a ciascuna delle proposte emendative presentate, sia preferibile, per senso di responsabilità, invitare al ritiro di tutte le proposte emendative presentate, esprimendo in mancanza un parere contrario.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO esprime parere conforme a quello dei relatori.

Silvia VELO (PD) prende atto della difficoltà espressa dai relatori. Ritiene tuttavia che rimangano aperte due questioni. In via generale rileva che sussistono i tempi per apportare eventuali modifiche al provvedimento in esame. Occorre inoltre considerare con attenzione se il decreto-legge raggiunga o meno gli obiettivi prefissati. Alcune questioni a suo giudizio rimangono irrisolte e potrebbero pregiudicare il processo di privatizzazione delle società regionali, come rilevato anche dalla Conferenza delle regioni. Ricorda che tre compagnie di trasporto marittimo regionale sono state trasferite ad altrettante regioni. Richiamando quindi la nota predisposta dal coordinamento tecnico interregionale infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle regioni e delle province autonome, evidenzia che le regioni interessate hanno accettato il trasferimento delle società di navigazione regionali sulla base dell'impegno dello Stato di assicurare il pagamento dei crediti da esse vantati nei confronti di Tirrenia. Osserva che tale impegno viene ora meno a causa del ricorso all'amministrazione straordinaria e della successiva dichiarazione di insolvenza del gruppo Tirrenia. Sottolinea in particolare che tale

questione può determinare conseguenze particolarmente negative nel caso della società di navigazione regionale Toremar, dal momento che la procedura avviata dalla regione Toscana è ad uno stadio assai avanzato. Nell'illustrare gli emendamenti 1.9 e 1.1 di cui è primo firmatario, chiede ai relatori e al Governo un chiarimento tale da garantire che il problema dei crediti delle società regionali marittime possa essere risolto positivamente. Ritiene che su questo tema la risposta del Governo sia dovuta non solo al Parlamento, ma a tutti i soggetti interessati, e in particolare ai cittadini delle isole per le quali tali società effettuano i collegamenti marittimi. A tale proposito rileva che non appare assolutamente chiaro come i due emendamenti possano essere oggetto di rilievo in quanto configurerebbero un aiuto di Stato.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO ribadisce il parere contrario del Governo sugli emendamenti Velo 1.9 e 1.1, osservando che effettivamente le misure in essi contenute rischiano di configurare l'ipotesi dell'aiuto di Stato. Esprime in ogni caso la disponibilità del Governo a considerare con attenzione il problema e la volontà di risolverlo sulla base delle risorse finanziarie che si renderanno disponibili sulla base degli sviluppi relativi all'amministrazione straordinaria e alla privatizzazione.

Silvia VELO (PD) insiste per la votazione degli emendamenti a propria firma 1.9 e 1.1.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono gli emendamenti Velo 1.9 e 1.1.

Antonio MEREU (UdC) ritira il proprio emendamento 1.2.

Silvia VELO (PD), con riferimento all'emendamento a propria firma 1.12, osserva che non è chiaro il regime relativo agli ammortizzatori sociali che si applicherebbe ai dipendenti del gruppo Tirre-

nia. Fa presente che si tratta di una questione segnalata dai sindacati intervenuti in audizione informale presso la IX Commissione nei giorni scorsi. Sottolinea che a tal fine l'emendamento in esame prevede espressamente che si applichi il regime previsto dalla cosiddetta « legge Marzano » anche ai lavoratori di tutte le società che facevano parte del gruppo Tirrenia.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO fa presente che il regime di cassa integrazione previsto dalla cosiddetta « legge Marzano », a tutela dei lavoratori, riguarda esclusivamente le società poste in amministrazione straordinaria, quali Tirrenia e Siremar, mentre non può applicarsi a società che allo stato non sono in amministrazione straordinaria, come le altre società di navigazione regionali.

Silvia VELO (PD) insiste per la votazione del proprio emendamento 1.12.

Le Commissioni respingono l'emendamento Velo 1.12.

Antonio BORGHESI (IdV), intervenendo per illustrare l'emendamento Monai 1.16, di cui è firmatario, dichiara preliminarmente di non condividere le considerazioni del relatore per la V Commissione in ordine all'impossibilità di introdurre modificazioni al provvedimento in esame in ragione della prossima scadenza dei termini della conversione del decreto. In proposito, sottolinea infatti come sia assolutamente prioritario garantire il rispetto della Costituzione, assicurando pertanto ad entrambi i rami del Parlamento tempi adeguati per l'esame dei provvedimenti aventi carattere d'urgenza. Per quanto attiene, poi, il contenuto della proposta emendativa, osserva che le disposizioni in materia di pedaggi autostradali modificate dal comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge in esame smentiscono in modo evidente l'affermazione spesso ripetuta dal Governo, che sostiene di non avere messo le mani nelle tasche degli italiani. Rileva, infatti, che gli automobi-

listi finiranno per pagare due volte i costi di costruzione e di gestione dei raccordi autostradali e delle tangenziali, in quanto in passato è stato permesso all'ANAS di incrementare i pedaggi esistenti per finanziare la realizzazione di tali collegamenti stradali, mentre ora si prevede l'introduzione di nuove forme di pedaggiamento per il transito sui raccordi direttamente gestiti dall'ANAS. In questo quadro segnala come l'emendamento Monai 1.16 preveda la soppressione del comma 4 dell'articolo 1, realizzando un intervento che non si applicherebbe solo al Grande Raccordo Anulare di Roma ma anche a numerose e importanti vie di comunicazione del nord Italia, e che consentirebbe di evitare le gravi ed imprevedibili ricadute sul traffico che deriverebbero dall'applicazione di tariffe su vie di comunicazione fortemente utilizzate da pendolari.

Gian Luca GALLETTI (UdC), nell'osservare che, essendo già per sua natura eterogeneo il decreto-legge, affrontando temi estremamente diversi, sottolinea come sarebbe meglio evitare di introdurre ulteriori elementi di confusione. In proposito ricorda che la recente pronuncia del TAR del Lazio, che ha stabilito che non si può applicare un pedaggio in maniera forfetaria, si applica al solo Grande raccordo anulare di Roma solo perché il relativo ricorso è stato proposto con riferimento a quello specifico tratto autostradale, ma che analoghe controversie sarebbero certamente risolte in maniera analoga in tutto il territorio nazionale. Evidenzia che la soluzione proposta nel decreto-legge in esame rappresenta solo una temporanea risposta dal punto di vista contabile e che realisticamente l'introduzione del pedaggio non potrà mai essere applicata. Ritiene quindi che andrebbe modificata la relativa disposizione contenuta nel decreto-legge n. 78 del 2010.

Le Commissioni respingono gli identici emendamenti Mereu 1.4 e Monai 1.16.

Aldo DI BIAGIO (FLI) ritira l'emendamento 1.14 di cui è primo firmatario.

Michele Pompeo META (PD) in via generale richiama il parere del Comitato per la legislazione, evidenziando l'eterogeneità dei contenuti del provvedimento e l'inadeguatezza delle soluzioni prospettate. Sottolinea che la procedura di privatizzazione scelta dal Governo per la società Tirrenia crea gravi difficoltà anche in ordine alla privatizzazione delle società marittime regionali. Intervenendo sull'emendamento 1.13 di cui è primo firmatario, relativo al pedaggiamento dei raccordi autostradali e delle tangenziali gestiti da ANAS, rileva che è necessario trovare una soluzione condivisa ad un problema che può e deve essere affrontato. Richiama, a tale riguardo, le posizioni dei rappresentanti degli enti locali e delle regioni. Ritiene peraltro che le regioni non siano in condizione di accollarsi gli oneri della manutenzione di tali infrastrutture. Anticipa la richiesta di audire nuovamente il presidente e direttore generale di ANAS SpA, in quanto rileva una contraddizione tra la decisione di distribuire un dividendo e la richiesta di un aiuto finanziario da parte dello Stato per assicurare la manutenzione. Invita quindi ad affrontare una discussione aperta su questa questione e pervenire alla definizione di possibili soluzioni alternative. Ricorda in proposito che è stata prospettata anche una revisione dei canoni concessori, per quanto rilevi che alle società concessionarie delle autostrade dovrebbe essere in primo luogo richiesta l'effettuazione degli investimenti necessari. Osserva peraltro che bisogna considerare la notevole entità di risorse aggiuntive che, sulla base della legge n. 120 del 2010, deriveranno agli enti proprietari a seguito delle sanzioni per eccesso di velocità comminate attraverso gli autovelox. Ritiene che tali risorse potrebbero e dovrebbero essere utilizzate per le finalità di manutenzione della rete stradale gestita da ANAS, in sostituzione dei pedaggi. Al riguardo ritiene che sarebbe giusto che non venisse colpita la generalità dei cittadini, ma solo coloro che non rispettano le regole. Aggiunge che sono individuabili ulteriori modalità di reperimento di finanziamenti; a tale riguardo

ricorda le risorse aggiuntive che deriveranno dalla cessione delle frequenze che si libereranno a seguito del passaggio del sistema televisivo da analogico al digitale. Ribadisce quindi con forza il dissenso del proprio gruppo rispetto alle misure introdotte in materia di pedaggi, evidenziando che tali interventi si aggiungono alle misure adottate dal Governo in materia di trasporto pubblico locale che hanno visto, nell'ambito della manovra finanziaria, una decurtazione di risorse per 4 miliardi di euro. Ritiene quindi indispensabile che il Governo provveda alla quantificazione dei proventi che deriveranno dalle multe comminate attraverso autovelox a seguito dell'approvazione delle modifiche al codice della strada recate dalla legge n. 120 e ribadisce l'esigenza ineludibile di reperire risorse senza ricorrere all'imposizione di pedaggi su tratti stradali e autostradali intensamente utilizzati anche da chi si muove per ragioni di lavoro o di studio.

Le Commissioni respingono l'emendamento Meta 1.13.

Antonio BORGHESI (IdV) illustra gli emendamenti Monai 1.17 e Monai 1.18, dei quali è firmatario, sottolineando come tali proposte emendative intendono sollecitare una riflessione da parte del Governo sull'erroneità della scelta operata dal decreto-legge n. 78 del 2010 e confermata dal decreto-legge in esame in ordine all'imposizione di pedaggi su raccordi e tangenziali direttamente gestiti da ANAS spa. Con specifico riferimento alle disposizioni contenute nel comma 5 dell'articolo 1 del decreto in esame, che reca una disposizione finanziaria volta a garantire il raggiungimento nell'anno 2010 degli effetti finanziari che sarebbero dovuti derivare dall'articolo 15, comma 2, del citato decreto-legge n. 78 e non sono stati raggiunti a seguito delle note pronunce della magistratura amministrativa, ritiene che sia criticabile la scelta del Governo di operare una riduzione lineare delle dotazioni finanziarie di parte corrente di una pluralità di missioni di spesa. In particolare, ritiene che il Governo debba assumersi la

responsabilità della scelta di aver operato tagli riferiti a missioni importanti. A questo riguardo, segnala che il provvedimento in esame dispone la riduzione di missioni importanti quali ordine pubblico e sicurezza, soccorso civile, immigrazione, accoglienza e garanzia dei diritti, istruzione scolastica, giustizia, sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente, tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici e difesa e sicurezza del territorio. Nel sottolineare come tali missioni siano già state interessate da numerose riduzioni nel corso degli ultimi due anni, osserva come la previsione di un taglio lineare delle dotazioni di bilancio rappresenti un grave *vulnus* alla legge di contabilità e finanza pubblica, approvata nel 2009 dalle Camere, in quanto tale taglio rappresenta una modalità di copertura finanziaria che non rientra fra quelle previsti dall'articolo 17 della legge n. 196 del 2009. Nel rilevare come il Governo troppo spesso si stia rilevando inadempiente rispetto agli obblighi previsti dalla nuova legge di contabilità e finanza pubblica, come dimostra la mancata trasmissione nei tempi previsti dello schema di Decisione di finanza pubblica, sollecita una maggiore attenzione su questi temi da parte dei componenti della Commissione Bilancio, che in questo caso accettano modalità di copertura il cui utilizzo viene invece precluso, nell'ambito della quotidiana attività consuntiva, alle proposte di legge di iniziativa parlamentare.

Le Commissioni respingono l'emendamento Monai 1.17.

Francesco PROIETTI COSIMI (FLI), nell'illustrare l'emendamento Di Biagio 1.15, fa presente che a suo giudizio andrebbero esclusi dal pedaggio i raccordi autostradali e le tangenziali che, pur se a gestione ANAS, sono interessati da traffico prevalentemente urbano e con caratteristiche pendolari. Osserva che una previsione in tal senso si dimostrerebbe coerente con le pronunce degli organi di giustizia amministrativa. Auspica pertanto che le Commissioni approvino l'emendamento Di Biagio 1.15.

Mario LOVELLI (PD) dichiara di sottoscrivere l'emendamento Di Biagio 1.15. Osserva che la disposizione in esame tenta di porre rimedio all'errore commesso attraverso l'approvazione del decreto-legge n. 78 e rilevato dagli organi di giustizia amministrativa. Evidenzia che si tratta di un emendamento che chiarisce le caratteristiche e le modalità con le quali è necessario intervenire. Invita pertanto i colleghi delle Commissioni a valutarlo con attenzione e ritiene che anche il Governo dovrebbe esprimere un parere favorevole.

Carlo MONAI (IdV) dichiara, anche a nome dei colleghi Borghesi e Cambursano, di sottoscrivere l'emendamento Di Biagio 1.15. Ritiene che sia indispensabile evitare un'imposizione attraverso il pedaggio su tratti stradali che sono utilizzati dall'utenza come ordinarie tratte urbane o che in ogni caso servono un'utenza pendolare e che quindi hanno una valenza sociale molto forte. Osserva che l'approvazione da parte del Parlamento di tale emendamento potrebbe assumere anche una funzione di chiarificazione in relazione alle pronunce che dovranno essere emesse sul tema dagli organi di giustizia amministrativa. Invita pertanto il Governo a riflettere sull'emendamento e segnala che, nel caso venga accolto, ritirerà l'emendamento 1.18 di cui è primo firmatario.

Barbara SALTAMARTINI (PdL), nel richiamare gli interventi appena svolti, sottolinea che le materie oggetto del provvedimento in esame sono molto delicate, non essendo quest'ultimo relativo alla sola questione dell'introduzione di un pedaggio per gli utenti del Grande raccordo anulare di Roma. In proposito, ritiene che sarebbe utile un tavolo attorno al quale avviare un confronto comune su tale ultima questione, senza la pressione derivante dalla scadenza del decreto-legge in esame, sottolineando che dalla mancata conversione deriverebbero problemi ancora più gravi, con particolare riferimento alla vicenda della Tirrenia e al disavanzo sanitario della regione Puglia. Osserva che sarà

possibile, una volta convertito il decreto-legge, approfondire tale tema specifico, richiamando in proposito anche dichiarazioni in tal senso di rappresentanti del Governo. Precisa che tale confronto dovrebbe partire immediatamente dopo l'approvazione del decreto-legge. Fa presente di essere favorevole nel merito della questione sollevata dai colleghi, sottolineando che occorre trovare le soluzioni finanziarie al fine di evitare di tassare i pendolari, ma ribadisce, anche in considerazione del calendario dei lavori fissato dalla Conferenza dei presidenti dei Gruppi, la preoccupazione che l'introduzione di eventuali modifiche, impedirebbe, di fatto, la conversione del decreto-legge. Si riserva quindi di argomentare ulteriormente la sua posizione in Assemblea.

Gian Luca GALLETTI (UdC) comunica di voler sottoscrivere, unitamente al collega Mereu, l'emendamento Di Biagio 1.15. Preannuncia altresì la richiesta di votazione qualificata sull'emendamento.

Mario VALDUCCI, *presidente*, segnala che nel corso dell'esame in sede referente non possono essere effettuate votazioni qualificate. Rileva peraltro che, se lo si ritiene necessario, può essere richiesta la verifica della votazione per alzata di mano.

Silvia VELO (PD) ribadisce l'esigenza di difendere il ruolo del Parlamento. Rileva che, sulla base delle considerazioni che comunemente sono svolte dal Governo e dalla maggioranza quando si tratta di esaminare disegni di legge di conversione, risulterebbe impossibile per gli organi parlamentari intervenire sul merito delle disposizioni contenute nei provvedimenti d'urgenza. Segnala che la questione relativa ai pedaggi è in discussione da oltre un anno. Sottolinea quindi che ci sarebbero stati i tempi per effettuare appropriati interventi correttivi già durante l'esame in prima lettura presso il Senato. Tali tempi peraltro sono disponibili anche per eventuali modifiche che fossero approvate dalla Camera.

Pier Paolo BARETTA (PD) ritiene che l'onorevole Saltamartini abbia evidenziato due problemi reali, da un lato, la necessità di convertire il decreto-legge in esame, al di là delle soluzioni individuate, per dare una risposta soprattutto ai lavoratori della Tirrenia, dall'altro la necessità politica di individuare una soluzione rispetto al tema dei pedaggi sui raccordi autostradali. Sottolinea come la natura *omnibus* del decreto-legge dipenda essenzialmente dal Governo che ha consentito di caricare il problema della Tirrenia di altre questioni, ma osserva che, mancando ancora più di una settimana alla scadenza del decreto-legge, esso potrebbe essere modificato e inviato all'altro ramo del Parlamento in tempo utile. Con riferimento alla seconda problematica, osserva come non sono stati finora proposti provvedimenti volti a risolvere in maniera efficace la questione e che il Governo, se lo volesse, potrebbe introdurre nel dibattito concretamente la questione al fine di addivenire alle idonee soluzioni.

Michele Pompeo META (PD) sollecita l'intervento del rappresentante del Governo affinché fornisca alcune risposte alle questioni emerse durante il dibattito. Sottolinea che il decreto-legge 78 del 2010 è stato definito con esclusivo riguardo ad esigenze di carattere finanziario. Fa presente che sono quindi intervenute le pronunce del TAR del Lazio e del Consiglio di Stato e sottolinea che recentemente è stata approvata dal Parlamento la legge 120 del 2010 che ha assegnato agli enti proprietari il 50 per cento dei proventi derivanti dalle sanzioni comminate per eccesso di velocità attraverso autovelox, perché siano utilizzati a fini di manutenzione delle strade e di potenziamento della sicurezza nella circolazione. Ritiene che sia errato e di fatto impraticabile procedere all'approvazione del decreto-legge con l'intenzione di intervenire successivamente. Fa presente in proposito che ANAS ha già pubblicato un bando di gara per il valore di 150 milioni di euro per realizzare il sistema che permetterà il pedaggiamento di raccordi autostradali e delle tangenziali pre-

visto dal decreto-legge 78 del 2010, in tal modo impegnando una cifra che corrisponde circa alla metà di quanto potrà essere ricavato dall'applicazione dei pedaggi. Ribadisce che ANAS, come affermato dal presidente della società, ha un bilancio in attivo e chiede pertanto l'individuazione di modalità alternative di reperimento delle risorse finanziarie ovvero lo stralcio delle disposizioni aventi ad oggetto il pedaggiamento. Sottolinea che l'introduzione della disposizione che prevede i pedaggi ha suscitato forti proteste, determinate anche dal fatto che le scelte operate dal Governo si traducono tutte in un grave danno per i pendolari. Manifesta infine perplessità sulla rapidità con la quale ANAS ha presentato il bando di gara, ribadendo che si tratta di un ingente ammontare di risorse, a suo giudizio assai male utilizzate.

Pier Paolo BARETTA (PD) insiste nella richiesta che il rappresentante del Governo espliciti la propria posizione sui temi affrontati dall'emendamento Di Biagio 1.15.

Il sottosegretario di Stato Bartolomeo GIACHINO ribadisce l'esigenza di convertire il decreto-legge nei termini previsti. Sottolinea l'attenzione del Governo sull'applicazione del nuovo codice della strada, facendo presente peraltro che non si è ancora nelle condizioni di valutare precisamente l'impatto che le nuove disposizioni avranno in termini di maggiori introiti.

Giorgio SIMEONI (PdL) fa presente che il tema dei pedaggi riveste un interesse generale, non limitato soltanto alla città di Roma. Pur osservando che si sarebbe atteso più precise indicazioni da parte del Governo, si dichiara tuttavia fiducioso che la questione possa essere affrontata e risolta in modo appropriato in fase di applicazione. Giudica tuttavia indispensabile che il problema sia affrontato nel merito, senza speculazioni politiche aventi ad oggetto le preoccupazioni di chi risiede e si sposta nei territori interessati. Invita

pertanto il presentatore a ritirare l'emendamento e a trasformarlo in ordine del giorno. Sottolinea, quindi, la propria volontà di approvare il decreto-legge nei termini previsti per senso di responsabilità, sicuro tuttavia che si interverrà successivamente su una questione tanto delicata, in modo da escludere ricadute negative sulla generalità dei cittadini.

Mario LOVELLI (PD) ritiene difficile che attraverso un provvedimento successivo possa essere recuperato il bando di gara volto alla realizzazione del sistema di pedaggiamento richiesto dal decreto-legge 78 del 2010. Rileva altresì che non si tratta di una questione che investe il solo territorio romano, sottolineando che tra i raccordi interessati c'è anche la tratta Torino-Caselle.

Le Commissioni respingono l'emendamento Di Biagio 1.15.

Carlo MONAI (IdV), intervenendo sull'emendamento a propria firma 1.18, esprime rammarico per il mancato accoglimento dell'emendamento Di Biagio 1.15. Sottolinea l'inopportunità di introdurre, all'interno del decreto-legge su Tirrenia, disposizioni che intervengono su numerose altre materie. Ritiene che la questione dei pedaggi debba essere nuovamente affrontata in Assemblea, auspicando che in quella sede le proposte avanzate al riguardo trovino accoglimento. Segnala che l'ANAS, che generalmente interviene con molto ritardo sulla manutenzione delle strade, è stata assai sollecitata ad emettere il bando di gara per la realizzazione del sistema di pedaggiamento. Evidenzia, come alcuni dei colleghi che l'hanno preceduto, che il bando comporta una spesa notevole, pari a 150 milioni di euro, il che rende pressoché impraticabile un successivo intervento correttivo delle misure introdotte. Insiste quindi per la votazione del proprio emendamento 1.18.

Mario LOVELLI (PD) dichiara di voler sottoscrivere l'emendamento Monai 1.18, coerentemente con la sottoscrizione del-

l'emendamento di Biagio 1.15. Ribadisce che le disposizioni del provvedimento in esame avranno pesanti ricadute sull'utenza pendolare, già fortemente colpita dalla manovra finanziaria. Osserva che l'aumento del pedaggio rappresenta una misura iniqua e indiscriminata e che il Governo dovrebbe invece individuare soluzioni più efficaci e appropriate per il reperimento delle risorse necessarie alla manutenzione della rete stradale.

Le Commissioni respingono l'emendamento Monai 1.18.

Antonio MEREU (UdC) insiste per la votazione del proprio emendamento 1.7.

Le Commissioni respingono l'emendamento Mereu 1.7.

Antonio BORGHESI (IdV), insiste per la votazione dell'emendamento 1.19 di cui è primo firmatario.

Le Commissioni respingono l'emendamento Borghesi 1.19.

Antonio MEREU (UdC) insiste per la votazione del emendamento 1.8 di cui è primo firmatario.

Le Commissioni respingono l'emendamento Mereu 1.8.

Carlo MONAI (IdV), intervenendo sull'emendamento 1.20 di cui è primo firmatario, fa presente che l'amministrazione straordinaria e la dichiarazione di insolvenza della società Tirrenia pregiudicano la certezza di riscuotere i crediti che le società marittime regionali vantano nei confronti della società madre e mettono a rischio il buon esito della loro privatizzazione. Fa presente che il dubbio riguardo alla solvibilità dei crediti è stato implicitamente confermato dal commissario straordinario D'Andrea, intervenuto in audizione nei giorni scorsi presso la IX commissione. Sottolinea che nei bandi di gara che prevedono la privatizzazione delle società marittime regionali è essen-

ziale garantire la certezza per l'acquirente di percepire questi crediti, e che la previsione contenuta nel proprio emendamento con la quale i suddetti crediti sono resi indeducibili garantisce la trasparenza e la certezza dei rapporti tra le società che facevano parte del gruppo e le mette al riparo da fenomeni speculativi o di vendita al ribasso che potrebbero verificarsi nel corso della privatizzazione.

Le Commissioni respingono l'emendamento Monai 1.20.

Renato CAMBURSANO (IdV) illustra gli emendamenti 2.1, 2.3 e 2.4 di cui è cofirmatario, rilevando preliminarmente come risulterebbe più dignitoso il ritiro del provvedimento da parte del Governo piuttosto che una rapida approvazione dello stesso. Osserva quindi come gli articoli 2 e seguenti del provvedimento affronti una serie di argomenti eterogenei che nulla hanno a che fare con il settore dei trasporti che rappresenta il tema più rilevante oggetto del decreto-legge. Al riguardo, rileva come l'articolo 2, in particolare, differisca il termine per la sottoscrizione pubblica di obbligazioni bancarie speciali, i cosiddetti Tremonti *bond* e rechi inoltre disposizioni in materia di agevolazioni postali per la spedizione di prodotti editoriali. Sottolinea in proposito come il Governo, ignorando autorevoli richiami istituzionali, continui ad adottare decreti-legge i quali, nel corso dell'esame parlamentare sono oggetto di numerosi emendamenti relativi ad argomenti estranei al contenuto originario degli stessi. Nel merito, rileva come la disposizione relativa ai Tremonti *bond* non appaia giustificata in quanto il sistema bancario sta attualmente producendo utili e gli *stress test* hanno dato risultati positivi. Inoltre, sino a questo momento, solo due banche hanno chiesto di avvalersi di tale forma di finanziamento, anche a motivo degli eccessivi oneri burocratici che caratterizzano la procedura di sottoscrizione delle obbligazioni in questione. Stigmatizza, infine, la possibilità di prorogare ulteriormente con un decreto del Presidente del Consiglio dei

ministri il termine per la sottoscrizione dei Tremonti *bond*, auspicando l'approvazione dell'emendamento 2.4 che subordina l'adozione di tale decreto al previo parere delle commissioni parlamentari competenti. Su un piano generale, ritiene che se il Governo non considera la crisi superata e giudica necessario mettere nuovamente a disposizione degli istituti di credito gli strumenti finanziari in questione, debba dichiararlo al Parlamento.

Marcello DE ANGELIS (PdL), *relatore per la V Commissione*, ribadisce le considerazioni svolte in sede di espressione del parere sulle proposte emendative.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono gli emendamenti Borghesi 2.1, 2.3 e 2.4.

Antonio BORGHESI (IdV) con riferimento all'emendamento 2.2 di cui è primo firmatario, ricorda che la questione attiene alle tariffe postali agevolate per le associazioni *no profit*. In proposito ricorda che il decreto-legge n. 40 del 2010 aveva previsto che sarebbero stati destinati 30 milioni di euro al fine di ripristinare le agevolazioni tariffarie che erano state soppresse dal 1° aprile. Fa presente che per l'attuazione di tale disposizione sarebbe stato necessario un decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, che al momento non risulta essere stato emanato. Esprime la preoccupazione che tale ritardo possa dipendere dal fatto che il fondo al quale si sarebbe dovuto attingere per finanziare tali agevolazioni era quello relativo al cosiddetto «condono Mediaset». Ritiene che il Presidente del Consiglio dovrebbe almeno dire alla sua azienda di pagare la più presto le somme che deve allo Stato. Sottolinea che le associazioni *no profit* si trovano in una condizione di grande incertezza e quindi sarebbe opportuno intervenire per porre fine a tale situazione.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO invita l'onorevole Borghesi a trasformare il contenuto del proprio emendamento in un ordine del giorno, sul quale il Governo si impegna a dare parere favorevole.

Michele Pompeo META (PD) sottoscrive l'emendamento Borghesi 2.2 e chiede che sia posto comunque in votazione.

Le Commissioni respingono l'emendamento Borghesi 2.2.

Antonio BORGHESI (IdV) insiste per la votazione del proprio emendamento 2.5.

Le Commissioni respingono l'emendamento Borghesi 2.5.

Antonio BORGHESI (IdV) insiste per la votazione del proprio emendamento 3.1.

Le Commissioni respingono l'emendamento Borghesi 3.1.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che sono pervenuti i pareri della I Commissione (Affari costituzionali), che ha espresso parere favorevole con osservazione, della VI Commissione (Finanze) che ha espresso nulla osta, e del Comitato per la legislazione, che ha formulato una condizione e osservazioni.

Le Commissioni deliberano di conferire il mandato ai relatori di riferire in senso favorevole all'Assemblea sul provvedimento in esame. Deliberano altresì di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente.

Mario VALDUCCI, *presidente*, in accordo con la Presidenza della V Commissione, si riserva di nominare il Comitato dei nove sulla base delle indicazioni dei rappresentanti dei gruppi.

La seduta termina alle 18.50.

ALLEGATO

DL 125/10: Misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria. Proroga del termine di esercizio della delega legislativa in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio di amministrazioni pubbliche (C. 3725 Governo, approvato dal Senato).

**EMENDAMENTI E ARTICOLI AGGIUNTIVI RIFERITI
AGLI ARTICOLI DEL DECRETO-LEGGE**

ART. 1.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. I crediti delle società Caremar-Campania regionale marittima S.p.a., Saremar-Sardegna regionale marittima S.p.a. e Toremar-Toscana regionale marittima S.p.a. nei confronti di Tirrenia di navigazione S.p.a. sono garantiti dallo Stato. Fintecna S.p.a. provvede, a prima richiesta, al pagamento dei suddetti crediti entro il 30 giugno 2011 ed è surrogata nei medesimi nei confronti di Tirrenia di navigazione S.p.A.

1. 9. Velo, Meta, Tullo, Boffa, Bonavita-
cola, Cardinale, Fiano, Gasbarra, Gen-
tiloni Silveri, Ginefra, Laratta, Lovelli,
Pierdomenico Martino, Giorgio Merlo.

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

1-bis. I crediti della società Toremar-Toscana regionale marittima S.p.a. nei confronti di Tirrenia di navigazione S.p.a. sono garantiti dallo Stato. Lo Stato provvede comunque, a prima richiesta, al pagamento dei suddetti crediti entro il 31 dicembre 2010. Per le finalità di cui al periodo precedente è disposta un'autorizzazione di spesa pari a 9,7 milioni di euro per il 2010.

1-ter. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1-bis, pari a 9,7 milioni

di euro per l'anno 2010, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 2 dell'articolo 39-ter del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222.

1. 1. Velo, Meta, Tullo, Boffa, Bonavita-
cola, Cardinale, Fiano, Gasbarra, Gen-
tiloni Silveri, Ginefra, Laratta, Lovelli,
Pierdomenico Martino, Giorgio Merlo.

Al comma 3, sopprimere il secondo periodo.

1. 2. Mereu, Compagnon, Enzo Carra.

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3-bis. Al personale della società di cui al comma 1 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 5, commi 2-ter e 2-quater, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39 e successive modificazioni.

1. 12. Velo, Meta, Baretta, Boffa, Bonavita-
cola, Cardinale, Fiano, Gasbarra,
Gentiloni Silveri, Ginefra, Laratta, Lo-
velli, Pierdomenico Martino, Giorgio
Merlo, Tullo, Boccia, Calvisi, Capodi-
casa, De Micheli, Duilio, Genovese,
Marchi, Cesare Marini, Misiani, Nanni-
cini, Rubinato, Sereni, Vannucci, Ven-
tura.

Sopprimere il comma 4.

* **1. 4.** Mereu, Compagnon, Enzo Carra, Rao, Dionisi, Anna Teresa Formisano, Galletti, Libè.

Sopprimere il comma 4.

* **1. 16.** Monai, Borghesi, Cambursano.

Al comma 4, sostituire le parole da: al comma 1, *fino a:* entro il 31 aprile 2011, *con le seguenti:* i commi da 1 a 5 sono soppressi.

Conseguentemente:

a) al comma 5, primo periodo, premettere il seguente periodo: Per conseguire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, si provvede per un ammontare pari a 128 milioni di euro per l'anno 2010, a 520 milioni di euro per l'anno 2011 e a 635 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012 a valere su quota parte delle maggiori entrate di cui al comma 5.1 »;

b) dopo il comma 5, aggiungere il seguente: 5.1 All'articolo 82 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso 5-bis, primo periodo, le parole: « 96 per cento », sono sostituite dalle seguenti: « 90 per cento »;

b) al comma 2, secondo periodo, le parole: « 97 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 91 per cento »;

c) al comma 3, le parole: « 96 per cento », ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: « 90 per cento »;

d) al comma 4, secondo periodo, le parole: « 97 per cento », sono sostituite dalle seguenti: « 91 per cento »;

e) al comma 11, lettera a) le parole: « 0,30 per cento », sono sostituite dalle seguenti: « 0,25 per cento ».

1. 14. Di Biagio, Proietti Cosimi, Moffa.

Al comma 4, sostituire le parole da: al comma 1 *fino a:* entro il 30 aprile 2011 *con le seguenti:* i commi da 1 a 5 sono soppressi.

Conseguentemente dopo il comma 5 aggiungere i seguenti:

5.1 Per garantire gli effetti derivanti dall'articolo 15, commi da 1 a 5, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, pari a 45 milioni di euro per l'anno 2010, a 520 milioni di euro per l'anno 2011 e a 635 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012 si provvede con le disposizioni di cui ai commi da 512 a 515.

5.2 Agli oneri di cui al comma 5.1, pari a 45 milioni di euro per l'anno 2010, si provvede quanto a 35 milioni di euro mediante l'utilizzo delle disponibilità del Fondo per gli 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, come rifinanziato dall'articolo 55, comma 6 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122 e quanto a 10 milioni di euro mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2010-2012, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2010, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

5.3 Agli oneri di cui al comma 5.1, per gli anni 2011 e seguenti, pari a 520 milioni

di euro per l'anno 2011 e a 635 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012, si provvede mediante quota parte delle maggiori entrate derivanti dalle disposizioni di cui al comma 5.4.

5.4 In considerazione della straordinaria necessità ed urgenza di concorrere alla stabilizzazione finanziaria e al rilancio della competitività economica del Paese, a decorrere dall'anno 2011, sul valore assoluto della leva finanziaria di ciascun istituto di credito e degli altri intermediari finanziari, definita dal rapporto tra il totale dell'attivo di bilancio e il patrimonio di base, per la quota eccedente il rapporto 10 e fino al rapporto 15, è dovuta un'imposta pari allo 0,5 per mille. Per la quota eccedente il rapporto 15, e fino al rapporto 20, è dovuta un'imposta pari all'1 per mille. Per la quota eccedente 20, è dovuta un'imposta pari all'1,5 per mille.

5.5 La Banca d'Italia definisce, con propri provvedimenti, le concrete modalità applicative delle disposizioni di cui al comma 5.1, in relazione all'attività e alla forma giuridica degli intermediari.

1. 13. Meta, Velo, Baretta, Mariani, Boffa, Bonavitacola, Cardinale, Fiano, Gasbarra, Gentiloni Silveri, Ginefra, Larratta, Lovelli, Pierdomenico Martino, Giorgio Merlo, Tullo, Boccia, Calvisi, Capodicasa, De Micheli, Duilio, Genovese, Marchi, Cesare Marini, Misiani, Nannicini, Rubinato, Sereni, Vannucci, Ventura, Benamati, Bocci, Braga, Bratti, Esposito, Ginoble, Iannuzzi, Marantelli, Margiotta, Morassut, Motta, Realacci, Viola, Zamparutti.

Al comma 4, aggiungere, in fine, le parole: e dopo le parole: « e sui raccordi autostradali in gestione diretta di Anas Spa » sono inserite le seguenti: « , con esclusione del Grande Raccordo Anulare di Roma ».

Conseguentemente, sostituire il comma 5 con i seguenti:

5. Per garantire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 2, del decreto-

legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, si provvede con quota parte delle maggiori entrate di cui al successivo comma 5.1.

5.1 All'articolo 82, comma 11, lettera a), del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le parole: « 0,30 per cento », sono sostituite dalle seguenti: « 0,25 per cento ».

1. 17. Monai, Borghesi, Cambursano.

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

4-bis. Sono comunque esclusi dal pedaggio di cui al comma 1 dell'articolo 15 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, i raccordi autostradali e le tangenziali, a diretta gestione dell'Anas, interessate da traffico prevalentemente urbano e con caratteristiche pendolari.

Conseguentemente:

a) al comma 5, primo periodo, premettere il seguente periodo: « Per conseguire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, si provvede per un ammontare pari a 100 milioni di euro per l'anno 2010, a 400 milioni di euro per l'anno 2011 e a 450 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012 a valere su quota parte delle maggiori entrate di cui al comma 5.1 »;

b) dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

5.1. All'articolo 82 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso 5-bis, primo periodo, le parole: « 96 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 90 per cento »;

b) al comma 2, secondo periodo, le parole: « 97 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 91 per cento »;

c) al comma 3, le parole: « 96 per cento » ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « 90 per cento »;

d) al comma 4, secondo periodo, le parole: « 97 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 91 per cento »;

e) al comma 11, lettera a), le parole: « 0,30 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 0,25 per cento ».

1. 15. Di Biagio, Proietti Cosimi, Moffa, Lovelli, Monai, Borghesi, Cambursano, Galletti, Mereu.

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

4-bis. Sono comunque esclusi dal pedaggio di cui al comma 1 dell'articolo 15 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, i raccordi autostradali e le tangenziali, a diretta gestione dell'Anas, interessate da traffico prevalentemente urbano e con caratteristiche pendolari.

Conseguentemente, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

5.1. All'articolo 82, comma 11, lettera a) del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le parole: « 0,30 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 0,25 per cento ».

1. 18. Monai, Borghesi, Cambursano, Lovelli.

Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:

4-bis. Al fine di assicurare la piena integrazione delle funzioni assicurative e di prevenzione connesse alla materia della salute e sicurezza dei lavoratori interessati dalle misure di cui al comma e, più in generale, dei lavoratori marittimi, ottimizzando le risorse e razionalizzando il com-

parto del mare, al comma 1 dell'articolo 7 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, della legge 30 luglio 2010, n. 122, le parole: « l'IPSEMA e l'ISPESL sono soppressi » sono sostituite dalle seguenti: « l'ISPESL è soppresso ».

4-ter. All'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 30 giugno 1994, n. 479, la lettera c) è sostituita dalla seguente: « c) per l'IPSEMA da tre membri, di cui due in rappresentanza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e uno del Ministero dell'economia e delle finanze ».

4-quater. All'articolo 10 del regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918, il comma 1 è sostituito dal seguente: « L'indennità giornaliera è calcolata sulla base della retribuzione percepita dall'assicurato nel mese immediatamente precedente a quello in cui si è verificato l'evento di malattia. Nel caso in cui l'evento si è verificato nei primi 30 giorni dall'inizio del rapporto di lavoro, l'indennità giornaliera è calcolata dividendo l'ammontare della retribuzione percepita nel periodo di riferimento per il numero dei giorni retribuiti ».

4-quinquies. All'articolo 10 del regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918, il comma 4 è abrogato.

4-sexies. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

* **1. 6.** Proietti Cosimi, Moffa.

(Inammissibile)

Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:

4-bis. Al fine di assicurare la piena integrazione delle funzioni assicurative e di prevenzione connesse alla materia della salute e sicurezza dei lavoratori interessati dalle misure di cui al comma e, più in generale, dei lavoratori marittimi, ottimizzando le risorse e razionalizzando il comparto del mare, al comma 1 dell'articolo 7 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, della legge 30 luglio 2010, n. 122, le parole: « l'IP-

SEMA e l'ISPESL sono soppressi» sono sostituite dalle seguenti: «l'ISPESL è soppresso».

4-ter. All'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 30 giugno 1994, n. 479, la lettera c) è sostituita dalla seguente: «c) per l'IPSEMA da tre membri, di cui due in rappresentanza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e uno del Ministero dell'economia e delle finanze».

4-quater. All'articolo 10 del regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918, il comma 1 è sostituito dal seguente: «L'indennità giornaliera è calcolata sulla base della retribuzione percepita dall'assicurato nel mese immediatamente precedente a quello in cui si è verificato l'evento di malattia. Nel caso in cui l'evento si è verificato nei primi 30 giorni dall'inizio del rapporto di lavoro, l'indennità giornaliera è calcolata dividendo l'ammontare della retribuzione percepita nel periodo di riferimento per il numero dei giorni retribuiti».

4-quinquies. All'articolo 10 del regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918, il comma 4 è abrogato.

4-sexies. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

* 1. 10. Di Biagio.

(Inammissibile)

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

4-bis. Al fine di assicurare la piena integrazione delle funzioni assicurative e di prevenzione connesse alla materia della salute e sicurezza dei lavoratori interessati dalle misure di cui al comma 1 e, più in generale, dei lavoratori marittimi, ottimizzando le risorse e razionalizzando il comparto del mare, all'articolo 7 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

«1-bis. Al fine di assicurare la piena integrazione delle funzioni assicurative e di prevenzione connesse alla materia della

salute e sicurezza dei lavoratori marittimi, ottimizzando le risorse e razionalizzando il comparto del mare, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e trasporti, con uno o più decreti da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a disciplinare l'organizzazione, la gestione e il funzionamento nell'ambito dell'INAIL dell'organismo denominato Ufficio italiano della navigazione, dotato di autonomia in considerazione della peculiarità e specificità del servizio espletato. Al predetto organismo affluiscono anche le risorse umane, strumentali, organizzative e finanziarie del soppresso IPSEMA, al quale subentra in tutte le funzioni.

1-ter. Dall'attuazione del comma 1-bis non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

** 1. 5. Proietti Cosimi, Moffa.

(Inammissibile)

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

4-bis. Al fine di assicurare la piena integrazione delle funzioni assicurative e di prevenzione connesse alla materia della salute e sicurezza dei lavoratori interessati dalle misure di cui al comma 1 e, più in generale, dei lavoratori marittimi, ottimizzando le risorse e razionalizzando il comparto del mare, all'articolo 7 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti: «1-bis. Al fine di assicurare la piena integrazione delle funzioni assicurative e di prevenzione connesse alla materia della salute e sicurezza dei lavoratori marittimi, ottimizzando le risorse e razionalizzando il comparto del mare, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e trasporti, con uno o più decreti da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a discipli-

nare l'organizzazione, la gestione e il funzionamento nell'ambito dell'INAIL dell'organismo denominato Ufficio italiano della navigazione, dotato di autonomia in considerazione della peculiarità e specificità del servizio espletato. Al predetto organismo affluiscono anche le risorse umane, strumentali, organizzative e finanziarie del soppresso IPSEMA, al quale subentra in tutte le funzioni.

1-ter. Dall'attuazione del comma 1-bis non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

**** 1. 11.** Di Biagio.

(Inammissibile)

Sopprimere il comma 5.

1. 7. Mereu, Compagnon, Enzo Carra, Rao, Dionisi, Anna Teresa Formisano, Galletti, Libè.

Al comma 5, primo periodo, sostituire le parole da: corrispondente riduzione lineare fino alla fine del comma, con le seguenti: l'utilizzo delle maggiori entrate derivanti dal comma 2-bis dell'articolo 2.

Conseguentemente, dopo il comma 5, aggiungere il seguente: 5.1. All'articolo 82 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, al comma 11, lettera a), le parole: « 0,30 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 0,20 per cento ».

1. 19. Borghesi, Monai, Cambursano.

Al comma 5, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il gettito derivante dall'aumento del pedaggio imposto sulle autostrade e sui raccordi autostradali, ai sensi dell'articolo 15 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, è destinato a finanziare investimenti sul

territorio in cui è stato raccolto, relativi al miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali presenti nell'area.

1. 8. Mereu, Compagnon, Enzo Carra, Rao, Dionisi, Anna Teresa Formisano, Galletti, Libè.

Dopo il comma 5-ter, aggiungere il seguente:

5-quater. I crediti vantati da Caremar S.p.A, Saremar S.p.a e Toremar S.p.a. nei confronti di Tirrenia S.p.A sono equiparati ai crediti prededucibili di cui all'articolo 111 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267.

1. 20. Monai, Borghesi, Cambursano.

ART. 2.

Sopprimere il comma 1.

2. 1. Borghesi, Cambursano, Messina, Barbato.

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

2. 3. Borghesi, Cambursano, Messina, Barbato.

Al comma 1, lettera b), dopo le parole: Ministro dell'economia e delle finanze, aggiungere le seguenti: e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti.

2. 4. Borghesi, Cambursano, Messina, Barbato.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1.1. L'autorizzazione di spesa di cui alla legge 25 febbraio 1987, n. 67, come rideterminata dalla tabella C allegata alla legge 23 dicembre 2009, n. 191, è incrementata di 30 milioni di euro per l'anno 2010, al fine di ridurre le tariffe postali a favore dei soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 353, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 46.

Conseguentemente, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2.1. All'articolo 82, comma 11, lettera a) del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le parole: « 0,30 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 0,25 per cento ».

2. 2. Borghesi, Cambursano, Zazzera, Meta.

Sopprimere il comma 2-bis.

2. 5. Borghesi, Cambursano, Mura, Palagiano.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

ART. 2-bis.

(Detrazioni per carichi di famiglia di soggetti non residenti).

1. All'articolo 1, comma 1324, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « 2009 e 2010 » sono sostituite dalle seguenti: « 2009, 2010 e 2011 »;

b) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La detrazione relativa all'anno 2011 non rileva ai fini della determinazione dell'acconto IRPEF per l'anno 2012 ».

2. Alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,3 milioni di euro per l'anno 2011 e a 4,7 milioni di euro per l'anno 2012, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per i medesimi anni, dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2010-2012, nell'ambito del programma « Fondi da ripartire » dello stato

di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2010, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dello sviluppo economico.

2. 01. Di Biagio.

(Inammissibile)

ART. 3.

Sopprimerlo.

3. 1. Borghesi, Cambursano.

ART. 3-quater.

Dopo l'articolo 3-quater, aggiungere il seguente:

ART. 3-quinquies. — *(Meccanismi di transizione graduale per le imprese di cui all'articolo 7 della legge 9 gennaio 1991, n. 10, che aderiscano al regime della perequazione).* — 1. Al fine di promuovere un assetto efficiente del settore della distribuzione e misura dell'energia elettrica in condizioni di economicità e redditività ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 novembre 1995, n. 481, contenendone gli oneri generali a vantaggio degli utenti finali, nonché in attuazione dei principi e criteri direttivi di cui all'articolo 1, comma 43, della legge 23 agosto 2004, n. 239, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, definisce, per le imprese di cui all'articolo 7 della legge 9 gennaio 1991, n. 10, che volontariamente aderiscano al regime di perequazione di cui alla Parte III, Titolo I, del Testo integrato delle disposizioni dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas per l'erogazione dei servizi di trasmissione, distribuzione, misura e vendita dell'energia elettrica, adeguati meccanismi di gradualità premianti che ne valorizzino le efficienze conseguite a decorrere dall'ingresso nel regime di perequazione, a valere sulle componenti perequative della tariffa elettrica gestite dalla Cassa-conguaglio per il settore elettrico. Dall'attuazione del pre-

sente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3-quater. 01. Gioacchino Alfano.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 3-quater, aggiungere il seguente:

ART 3-quinquies.

(Soppressione del Banco nazionale di prova delle armi da sparo).

1. All'articolo 7, comma 20, ultimo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2010,

n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, dopo le parole: « per le stazioni sperimentali » sono inserite le seguenti: « , il Banco nazionale di prova per le armi da fuoco portatili e per le munizioni commerciali ».

2. All'allegato 2 previsto dall'articolo 7, comma 20, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, dopo il rigo 8 è inserito il seguente:

« Banco nazionale di prova per le armi da fuoco portatili e per le munizioni commerciali; CCIAA Brescia ».

3-quater. 02. Ferrari, Lovelli.

(Inammissibile)