

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Decreto-legge n. 145/2013: Interventi urgenti di avvio del Piano « Destinazione Italia », per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015. C. 1920 Governo (Parere alle Commissioni riunite VI e X) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>)	118
ALLEGATO 1 (<i>Nuova formulazione della proposta di parere del Relatore</i>)	127
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	130

RISOLUZIONI:

7-00078 Tullo: Riconversione del vecchio ponte ferroviario tra Ostiglia e Revere (MN) in sede stradale (<i>Discussione e rinvio</i>)	124
7-00152 Garofalo: Mobilità nell'area dello Stretto di Messina (<i>Discussione e rinvio</i>)	125

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	126
---	-----

COMITATO RISTRETTO:

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo.	126
--	-----

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 22 gennaio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 14.15.

DL 145/2013: Interventi urgenti di avvio del Piano « Destinazione Italia », per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per

la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015. C. 1920 Governo.

(Parere alle Commissioni riunite VI e X).

(*Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 21 gennaio 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Alessia ROTTA (PD), *relatore*, illustra una nuova formulazione della propria proposta di parere (*vedi allegato 1*), che tiene conto degli elementi emersi dal dibattito nella seduta di ieri. In particolare segnala che sono state riformulate le parti del parere relative all'assegnazione dei finanziamenti alle piccole e medie imprese per lo sviluppo dell'*e-commerce* e della connettività a banda larga e ultralarga; alle misure per il rilascio di frequenze che diano luogo a interferenze con paesi confinanti, all'estensione dell'operatività degli uffici doganali frontalieri. Sono state altresì inserite due osservazioni concernenti, rispettivamente, l'opportunità di introdurre previsioni finalizzate a un effettivo monitoraggio della realizzazione degli interventi per EXPO 2015 e di evitare, con riferimento alla disciplina dettata dai commi 14 e 15 dell'articolo 13, di determinare eccessivi aggravii procedurali nei confronti dell'attività dei gestori aeroportuali.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA in primo luogo comunica alla Commissione che il viceministro Antonio Catricalà esprime parere favorevole sulle parti di propria competenza, con particolare riferimento all'osservazione relativa ai commi 8 e 9 dell'articolo 6.

Passa quindi a fornire chiarimenti e a formulare le valutazioni del Governo in merito alla proposta di parere del relatore. In particolare, preannuncia che il Governo condivide tale proposta, salvo per quanto riguarda le condizioni di cui al numero 4) e al numero 5).

Per quanto riguarda la condizione di cui al numero 4), esprime parere contrario in quanto la norma prevede una ripartizione di risorse mediante un procedimento che rientra nell'ambito della competenza politico-gestionale di esclusiva pertinenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Con riferimento alla condizione di cui al numero 5), esprime parere contrario in quanto l'Autorità di regolazione dei trasporti, ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, comma 2, lett. a), è

competente ad individuare metodologie di incentivazione della concorrenza atte a garantire condizioni eque e non discriminatorie di accesso all'infrastruttura.

La norma in esame riguarda invece un ambito tecnico situato al di fuori del perimetro della regolazione economica delle attività aeroportuali disciplinato dall'Autorità di regolazione dei trasporti, in quanto si intende rendere trasparente e conosciuta l'esistenza di incentivi erogati dal gestore di un determinato aeroporto a tutti i potenziali vettori interessati e di garantirne l'accesso in modo equo e non discriminatorio.

Pertanto, le linee guida, da elaborare a cura del Ministero, servono appunto a individuare gli strumenti di conoscenza e pubblicità più idonei e a definire procedure tecniche di scelta del beneficiario del contributo trasparenti, costituendo in tal modo un più efficace strumento di monitoraggio da parte dell'amministrazione sulle dinamiche del settore e non incidono in alcun modo sull'attività di regolazione economico-tariffaria e, dunque, sui profili concorrenziali prospettati dalla Commissione. A tale riguardo il Governo manifesta comunque la propria disponibilità, in relazione a tale profilo, ad approfondire la questione sotto forma di osservazione, ferma restando la particolare delicatezza del pacchetto delle norme del settore aereo, tenuto conto che lo stesso rappresenta la risultanza e il punto di equilibrio di un confronto complesso che ha visto coinvolte tutte le parti sociali interessate.

Premessa la valutazione sulla proposta di parere, ritiene altresì opportuno fornire alcuni chiarimenti in merito alle singole questioni evidenziate nel corso del dibattito.

Con riferimento alle considerazioni che sono state svolte relativamente all'articolo 6, osserva che le rilevanti problematiche nell'applicazione dell'articolo 6 del decreto-legge n. 179 del 2012, segnalate anche dalla Conferenza unificata delle Regioni e dall'ANCI, derivano da questioni di carattere essenzialmente tecnico-operativo riferite, in particolare, alla modalità di redazione, conservazione e registrazione del-

l'atto ed afferiscono ai diversi aspetti operativi e organizzativi derivanti dalla stipula in modalità elettronica dei contratti pubblici, concernono i seguenti aspetti: le caratteristiche tecniche che deve possedere l'accordo o il contratto informatico idonee a garantire l'immodificabilità e la leggibilità del contenuto nel tempo; le modalità di sottoscrizione dell'accordo o del contratto anche in relazione agli allegati a detti atti; la gestione dei riferimenti che consentano di determinare in modo univoco la nomina di ufficiale rogante per un atto; la definizione di un formato informatico; le modalità tecniche per annotare sul contratto, successivamente alla stipula dello stesso, il numero di repertorio, il numero di raccolta ed il numero di registrazione ed altre eventuali ulteriori annotazioni quali il provvedimento di sequestro dell'autorità giudiziaria.

Trattasi di aspetti rilevanti che hanno reso necessario disporre il differimento del termine di operatività della disposizione, attesa, peraltro, la grave « sanzione » della nullità degli accordi e dei contratti stipulati, a partire dal 1° gennaio 2013, con modalità di sottoscrizione diverse e difformi rispetto alle modalità indicate nella citata disposizione.

Sono comunque state poste le condizioni per rendere pienamente operativa la stipula in formato elettronico del decreto-legge n. 179 del 2016 entro il termine di scadenza del differimento previsto dal presente decreto.

Con riferimento alle considerazioni sui commi da 4 a 7 dell'articolo 13 svolte da diversi membri della Commissione, osserva che il disposto di tali commi ha l'obiettivo di razionalizzare l'insieme delle assegnazioni disposte a valere su fondi nazionali relativamente ad interventi infrastrutturali nei porti italiani. La razionalizzazione, che non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, consiste nella revoca di finanziamenti non supportati da alcuna obbligazione giuridicamente vincolante e la riassegnazione ad investimenti immediatamente cantierabili per il miglioramento della competitività dei porti italiani.

Per quanto concerne la condizione di cui al numero 4) contenuta nella proposta di parere favorevole che la Commissione intende rendere, secondo la quale all'articolo 13, comma 4, si propone di abbassare da 90 a 60 giorni il termine entro cui adottare il decreto che individua le disponibilità derivanti dalla revoca di assegnazioni disposte dal CIPE, non si intravedono motivi ostativi in quanto la riduzione tende comunque a velocizzare il discendente processo a favore della portualità. Analoga non ostativa osservazione è possibile esprimere anche circa l'integrazione proposta al comma 4, che prevede la trasmissione dello schema di decreto interministeriale alle Commissioni parlamentari competenti per materia, che devono esprimere il proprio parere entro venti giorni dall'assegnazione. Al riguardo osserva peraltro che tale passaggio parlamentare potrebbe far emergere eventuali criticità legate alla conciliazione con le tempistiche di adozione del decreto, che si intenderebbe al contempo ridurre.

Con riferimento alle considerazioni svolte dall'onorevole Liuzzi sull'articolo 13, rileva che la revoca delle risorse risponde all'esigenza, nell'attuale situazione di scarsità di finanziamenti pubblici da destinare alle opere infrastrutturali, di rilevanza strategica per la ripresa dell'economia, di reperire le risorse necessarie alla realizzazione di quelle opere che, allo stato, sono immediatamente cantierabili. Si impone la necessità, in tale circostanza, di dare priorità alle opere cantierabili attraverso l'impiego delle risorse disponibili che non sono effettivamente utilizzate per la realizzazione degli interventi a cui sono state destinate. In particolare per il completamento dello schema idrico Basento-Bradano risultano assegnate risorse disponibili non utilizzate fin dal 2006.

Con riferimento alle considerazioni svolte da numerosi deputati sul comma 12 dell'articolo 13, osserva che tale comma si prefigge lo scopo di sottrarre a gravosi adempimenti i c.d. « carrelli » che, seppure definiti veicoli dal codice della strada, sono, sostanzialmente, macchine da lavoro che circolano su strada in maniera del

tutto episodica, per tratti di brevità assoluta ed in ambiti predefiniti, così da non costituire sostanziale pericolo o intralcio all'ordinaria circolazione stradale. L'obbligo di immatricolazione e conseguente rilascio della carta di circolazione previsti a legislazione vigente (in assenza della disposizione in esame) appesantisce enormemente l'attività delle imprese che di tale strumento sovente si avvalgono, con la conseguenza che la norma introdotta nel decreto legge in corso di conversione ben si armonizza con la «ratio» del decreto medesimo, che è, appunto, quella del rilancio delle imprese del nostro Paese.

Peraltro, se in linea puramente teorica può affermarsi che la sede naturale per l'inserimento di tale disposizione sarebbe il disegno di legge di delega di riforma del codice della strada, è evidente che l'inserimento di una siffatta disposizione non potrebbe che avvenire nei decreti legislativi di attuazione della citata delega, con tempi ovviamente molto più lunghi che non consentirebbero la realizzazione dell'obiettivo di semplificare l'attività di impresa nell'immediatezza.

In merito alle posizioni assunte dal relatore e da altri membri della Commissione relativamente ai commi 14 e 15 dell'articolo 13, ribadisce la contrarietà del Governo per la necessità di mantenere il pacchetto aereo nella sua formulazione in quanto concordato, per il settore in crisi profonda, con le parti sociali e ritenuto un punto di equilibrio condiviso.

Al riguardo, fa presente che le linee guida servono a chiarire la portata della norma, senza alcun aggravio delle procedure a carico delle società di gestione, come peraltro già chiarito con tutti gli operatori del settore che – in sede di riunione congiunta con le associazioni dei vari rappresentanti del settore del trasporto aereo – hanno manifestato il più ampio apprezzamento per la norma in parola.

Si rende pertanto quanto mai necessario definire procedure di trasparenza nel settore, in linea con gli orientamenti comunitari – che attengono all'ambito più ristretto degli aiuti di Stato – al fine di

dare conoscenza a tutti i vettori potenzialmente interessati della possibilità di accedere a misure di incentivazione.

Conferma pertanto il parere contrario alle modifiche del testo del decreto-legge prospettate nella proposta di parere.

In merito alle considerazioni sull'articolo 13, commi 19 e 20, che dispongono che per il 2014 le indennità di volo non concorrono alla formazione del redditi ai fini contributivi e sono pensionabili nella misura del 50 per cento del loro ammontare, segnala che alla copertura degli oneri, pari a 28 milioni di euro per l'anno 2014, si provvede a valere sulle risorse riscosse dall'ENAV per lo svolgimento dei servizi di navigazione aerea civile (nel bilancio 2012 sono indicati ricavi di rotta pari a 567 milioni di euro). In proposito ricorda che il deputato Catalano ha chiesto chiarimenti in merito all'esenzione, per quanto attiene alla determinazione degli oneri contributivi, e alla parziale pensionabilità dell'indennità di volo, osservando che non è chiara la finalità di tali previsioni, né il motivo per cui alla copertura degli oneri si provveda con risorse riscosse dall'ENAV.

Al riguardo, fa presente che la norma prende atto dell'attuale stato di sofferenza del settore del trasporto aereo, dovuto anche ad «asimmetrie competitive» legate all'esistenza di diversi e più favorevoli regimi contributivi presso vettori concorrenti rispetto a quelli nazionali, ed ha la finalità di far fronte alle criticità del settore aereo senza, peraltro, danneggiare i lavoratori a cui, a fini contributivi, sono riconosciuti gli oneri figurativi nella misura del 50 per cento.

Quanto, poi, alle motivazioni della scelta della copertura dell'onere della norma, fornisce ulteriori precisazioni, segnalando che l'ENAV, per effetto del decreto 5 maggio 1997 recante «Modalità per la regolarizzazione dei flussi finanziari tra Eurocontrol e lo Stato italiano», adottato dal Ministro del Tesoro di concerto con quello dei Trasporti, è stata individuata come unico ufficio nazionale deputato al ricevimento degli importi relativi alle tariffe di rotta riscossi dall'Ufficio

centrale per i canoni di rotta di Eurocontrol, per la copertura dei costi sostenuti per l'erogazione di detti servizi, tanto se svolti da ENAV che dalla Aeronautica militare, altro erogatore nazionale di tali servizi.

Tali importi, ricevuti in modo unificato da ENAV, vengono poi da ENAV stesso incassati a bilancio limitatamente alla quota riferita ai servizi svolti direttamente dalla Società, per come certificati da Eurocontrol. Le somme eccedenti rispetto a quanto introitato da ENAV nell'esercizio delle proprie specifiche attribuzioni (legate peraltro, a livello europeo ad uno stretto monitoraggio sui costi e sull'efficienza delle performance), sono quindi riversate al Ministero dell'economia e delle finanze senza essere provviste di una destinazione e finalizzazione specifica.

Pertanto, sentiti anche i competenti uffici finanziari, è stata ritenuta idonea, limitatamente al 2014, tale modalità di copertura relativa a risorse adeguate per quantità che sono versate da ENAV al bilancio dello Stato.

Segnala infine che altre disposizioni di specifico interesse della Commissione, sulle quali non sono state svolte considerazioni nel corso del dibattito, concernono i commi 16, 17 e 18 dell'articolo 13, che esentano dall'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri negli scali aeroportuali (istituita dalla legge finanziaria 2004) e dall'addizionale commissariale per Roma Capitale (istituita dal decreto-legge n. 78 del 2010) i passeggeri in transito negli scali aeroportuali nazionali se provenienti da scali domestici. Alla copertura delle minori entrate, stimate in 9 milioni di euro annui, si provvede mediante corrispondente riduzione dei trasferimenti correnti dello Stato all'ENAC (nel bilancio 2012 i trasferimenti statali ammontano a circa 23 milioni di euro).

Diego DE LORENZIS (M5S) chiede, per quanto concerne le disposizioni relative al rilascio delle frequenze, quali strumenti il Governo possa attivare nel caso in cui non abbia luogo il rilascio volontario.

Ivan CATALANO (M5S) in relazione alle disposizioni di cui al comma 12 dell'articolo 13, che modificano l'articolo 114 del codice della strada, chiede se l'inserimento di tali previsioni nel decreto-legge implichi che possono essere introdotte nel provvedimento anche altre modifiche al codice della strada. Per quanto concerne le previsioni in materia di indennità di volo, rileva che esse non comportano benefici ai lavoratori ma di fatto rappresentano una riduzione della spesa che le compagnie italiane sono tenute a sostenere. Ribadisce infine la richiesta di chiarimenti da parte del Governo in merito alle previsioni recate dai commi da 21 a 23 dell'articolo 13, che riguardano il Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione nel settore del trasporto aereo.

Mario TULLO (PD) in considerazione dei rilievi dei rappresentanti del Governo sulla proposta di parere, segnala l'opportunità di una breve sospensione dei lavori della Commissione. Per quanto concerne in particolare le previsioni di cui al comma 4 dell'articolo 13, relative alla revoca di fondi statali alle Autorità portuali destinati a opere infrastrutturali in ritardo di realizzazione, osserva che la proposta contenuta nel parere non riduce i tempi per l'adozione del decreto con cui si individuano le risorse revocate, ma li prolunga, facendoli decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione; in tal modo sono recuperati i tempi necessari anche per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, che può fornire al Governo un utile contributo per valutare in modo appropriato quali opere possano essere definanziate. Ribadisce infatti che vi sono casi in cui il ritardo nella realizzazione dell'opera non dipende da cause riconducibili all'Autorità portuale.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA con riferimento alla richiesta del deputato Catalano in relazione ai commi 21, 22 e 23 dell'articolo 13, osserva che essi sono volti a mantenere, nel suo assetto attuale, il

Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione del settore del trasporto aereo, evitando la sua trasformazione in fondo di solidarietà (altrimenti prevista dal 2014) e che, a tal fine, con l'obiettivo di assicurare l'equilibrio di bilancio del fondo fino al 2018, dispongono la proroga di tre anni dell'operatività delle norme (articoli 2, commi 47 e 48 della legge n. 92 del 2012), che prevedono la devoluzione al Fondo medesimo delle maggiori entrate derivanti dall'incremento dell'addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri sugli aeromobili. In proposito, ricorda che il deputato Catalano, pur comprendendo le finalità di tale disposizione, ha osservato che beneficiano del fondo anche soggetti in condizioni irregolari, riguardo ai quali dovrebbero essere svolti opportuni accertamenti. Al riguardo fa presente che la questione sollevata attiene alla vigilanza sul Fondo e, come tale, esula dalla competenza del MIT.

Michele Pompeo META, *presidente*, in relazione all'intervento del deputato Catalano, osserva che la valutazione dell'ammissibilità di emendamenti che modifichino altre parti del codice della strada spetta ai presidenti delle Commissioni competenti in sede referente.

Dichiara quindi di condividere la proposta del deputato Tullo. Dispone pertanto una breve sospensione della seduta.

La seduta sospesa alle 14.40, è ripresa alle 14.50.

Alessia ROTTA (PD), *relatore*, tenuto conto dei rilievi del rappresentante del Governo, sulla base di un confronto con i rappresentanti di tutti i Gruppi presenti, propone un'ulteriore nuova formulazione della propria proposta di parere (*vedi allegato 2*). Per quanto concerne la condizione relativa al comma 4 dell'articolo 13, ritiene che possa essere mantenuta come condizione la prima parte, concernente il termine per l'adozione del decreto ministeriale, mentre possa essere riformulata come osservazione la parte che introduce il parere delle competenti Commissioni parlamentari sullo schema di de-

creto. Per quanto riguarda la condizione relativa ai commi 14 e 15 dell'articolo 13, ritiene che possa essere riformulata la prima parte, concernente il comma 14, nel senso di prevedere che le linee guida in materia di procedure concorrenziali per l'erogazione di contributi e sussidi da parte dei gestori aeroportuali ai vettori aerei siano adottate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA osserva che sarebbe più opportuno prevedere, anziché l'intesa, che sulle linee guida sia acquisito il parere dell'Autorità.

Alessia ROTTA (PD), *relatore*, fa presente che i rappresentanti dei Gruppi sono a favore di una formulazione che preveda l'intesa, che anche a suo giudizio deve considerarsi più appropriata, tenuto conto delle competenze che la legge affida in generale all'Autorità di regolazione dei trasporti in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture aeroportuali. Ritiene pertanto di mantenere la formulazione proposta.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA esprime parere favorevole del Governo sull'ulteriore nuova formulazione della proposta di parere del relatore.

La Commissione approva l'ulteriore nuova formulazione della proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni del relatore (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 15.

RISOLUZIONI

Mercoledì 22 gennaio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 15.

7-00078 Tullo: Riconversione del vecchio ponte ferroviario tra Ostiglia e Revere (MN) in sede stradale.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Marco CARRA (PD) illustra la risoluzione di cui è primo firmatario. In primo luogo ringrazia il Gruppo per averne consentito la presentazione. Osserva che la risoluzione riguarda un'infrastruttura, il ponte che attraversa il Po tra Ostiglia e Revere, che ha rilevanza anche oltre l'ambito provinciale. L'infrastruttura è composta da due ponti adiacenti. Il ponte ferroviario, di proprietà di RFI, è stato dismesso dopo che ne è stato aperto uno nuovo. Il ponte stradale, di proprietà di ANAS, è molto stretto, tanto da causare notevoli difficoltà alla circolazione stradale. È evidente che il ponte ferroviario dismesso potrebbe essere utilizzato per allargare il ponte stradale, rendendo più agevole e sicuro il passaggio di mezzi leggeri e pesanti. Risulta pertanto incomprensibile come le due società coinvolte, ANAS e RFI, non siano ancora riuscite ad accordarsi per attuare un intervento che rappresenterebbe un grande vantaggio per il territorio, tanto più che il ponte in questione appartiene a un'arteria strategica per i collegamenti tra più regioni. Auspica pertanto che la proposta di risoluzione di cui è firmatario contribuisca a superare queste difficoltà e, attraverso l'intervento deciso del Governo, permetta di trasformare il vecchio ponte ferroviario in sede stradale.

Michele Pompeo META, *presidente*, in relazione a quanto osservato dal deputato Carra sulla difficoltà di raggiungere un'in-

tesa tra RFI e ANAS, osserva che potrebbe essere opportuno che la Commissione svolgesse un'audizione delle due società prima di procedere alla votazione della risoluzione.

Marco CARRA (PD) condivide pienamente la proposta del presidente.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA osserva che il ponte sul fiume Po tra Revere e Ostiglia della linea ferroviaria Bologna-Verona è stato dismesso all'esercizio in occasione dell'attivazione del raddoppio del binario della relativa tratta, avvenuta nel dicembre 2008. Esso è costituito da travate metalliche reticolari ed è a semplice binario; poggia su pile ad uso promiscuo sulle quali gravano anche le travate metalliche del ponte stradale ANAS. L'impalcato metallico ferroviario del ponte dismesso è parte integrante del patrimonio di RFI ed ha un valore netto contabile iscritto a bilancio pari a quasi 9 milioni di euro, riferito al mese di dicembre 1985.

Nel 1992, per dar corso ai lavori di raddoppio della Bologna-Verona venne sottoscritta tra RFI, il Comune di Ostiglia, la Provincia di Mantova e l'ANAS la Convenzione n. 14/92 in cui furono definiti gli interventi viabilistici connessi alla dislocazione della nuova linea su un diverso sedime. Per la parte di sedime dismesso sito a Sud della vecchia stazione di Ostiglia, dove è collocato il ponte in questione, all'interno di tale Convenzione non risulta essere stato trattato l'aspetto di una eventuale diversa destinazione d'uso. Viceversa, in occasione di un incontro avvenuto nel 2004, RFI, su richiesta degli enti locali, diede la sua disponibilità a trasferire il vecchio ponte ferroviario ad ANAS, affinché fosse adibito, dopo opportuna trasformazione, ad uso stradale, precisando che tale trasferimento sarebbe dovuto avvenire a titolo oneroso e con modalità da individuarsi. Il verbale relativo a tale riunione non fu mai sottoscritto, né ANAS ha mai avanzato alcuna successiva richiesta che potesse portare alla definizione di un accordo per la cessione del ponte dismesso.

Fa presente che, a quanto risulta, l'ipotesi di ampliamento dell'attuale ponte stradale mediante l'utilizzo del ponte ferroviario dismesso, è condivisa da ANAS, ma non immediatamente perseguibile a causa della riduzione delle risorse pubbliche e dell'elevata valutazione economica del ponte dismesso da parte di RFI. Informa, infine, che la realizzazione dell'opera non rientra nei Contratti di Programma per il 2014 né di ANAS né di RFI.

Pertanto preannuncia la disponibilità del Governo ad accogliere l'impegno contenuto nel dispositivo della risoluzione, a condizione che sia formulato nei termini seguenti: « a verificare, attraverso idonea istruttoria anche tecnica delle competenti strutture del Ministero, la sussistenza delle condizioni per la trasformazione in sede stradale del vecchio ponte ferroviario dismesso ».

Michele Pompeo META, *presidente*, in considerazione dell'opportunità emersa di svolgere un'audizione di RFI e di ANAS sulla questione affrontata nella proposta di risoluzione, rinvia il seguito della discussione ad una successiva seduta.

7-00152 Garofalo: Mobilità nell'area dello Stretto di Messina.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

Vincenzo GAROFALO (NCD) illustra la risoluzione a propria firma, evidenziando che essa concerne un territorio strategico, che è segnato da gravi criticità e, in particolare, da una conformazione territoriale che ostacola le comunicazioni, a fronte di flussi di traffico molto consistenti di passeggeri e merci. Sottolinea che la rinuncia alla realizzazione del ponte sullo Stretto non ha corrisposto una programmazione infrastrutturale alternativa, con pesanti ricadute per tutta l'area. Rinviando alle articolate argomentazioni svolte nella premessa della proposta di

risoluzione, sottolinea che la sospensione della realizzazione del ponte sullo Stretto determinerà rilevantissimi oneri per penali e contenzioso, che si tradurranno in un pesante dispendio di risorse pubbliche, mentre l'area rimarrà priva delle infrastrutture e dei collegamenti necessari. Ciò appare tanto più grave nel momento in cui si accentuano i fenomeni di pendolarismo. Per questo, con l'atto di indirizzo da lui presentato, chiede al Governo di definire un piano generale di trasporto multimodale che, in alternativa alla realizzazione del ponte sullo Stretto, permetta di potenziare e qualificare i sistemi di collegamento nell'area; altrettanto importante è l'assunzione di iniziative che migliorino in tempi rapidi l'offerta di servizi di trasporto disponibili. In conclusione sottolinea che la proposta di risoluzione da lui presentata mira ad avere un effettivo seguito nell'assunzione di decisioni e nell'attuazione di interventi da parte del Governo. Per quanto riguarda le modalità di discussione dell'atto, segnala l'opportunità che la Commissione effettui l'audizione degli enti locali e delle regioni interessate, nonché delle Autorità portuali e della società di gestione dell'aeroporto di Reggio Calabria.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA osserva che il Governo è molto attento alla funzionalità dell'offerta trasportistica ed intermodale nel nodo strategico dello Stretto di Messina. D'altra parte l'obiettivo del Governo è quello di realizzare: un asse autostradale nel tratto Salerno – Reggio Calabria, nel tratto Messina – Catania e in quello Messina – Palermo; un asse ferroviario che abbia prestazioni comparabili con quelli presenti nella rete ad alta velocità; un adeguato sistema viario nei nodi urbani di Messina, di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni, in grado di rendere davvero funzionale il sistema intermodale, necessario per garantire la continuità territoriale dello Stretto.

Una sottovalutazione di tale emergenza ridimensionerebbe gli sforzi enormi sostenuti dal Governo in questi ultimi anni nella realizzazione di assi infrastrutturali

in Sicilia e in Calabria e, soprattutto, annullerebbe l'incisività e la rilevanza del Corridoio Helsinki – La Valletta. Un Corridoio che non può ammettere segmenti non adeguatamente infrastrutturati e non supportati da modelli gestionali dell'offerta capaci di rispondere in modo capillare ed efficiente alle esigenze sia della domanda passeggeri che merci.

Per le ragioni illustrate, anticipa che il Governo intende esprimere parere favorevole su entrambi gli impegni contenuti nella proposta di risoluzione in discussione.

Michele Pompeo META, *presidente*, in considerazione del fatto che anche in questo caso è stato richiesto lo svolgimento di audizioni in merito ai contenuti della risoluzione, rinvia il seguito della discussione ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 15.25.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è svolto dalle 15.25 alle 15.40.

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 22 gennaio 2014.

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 15.40 alle 16.10.

ALLEGATO 1

DL 145/2013: Interventi urgenti di avvio del Piano « Destinazione Italia », per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015 (C. 1920 Governo).

**NUOVA FORMULAZIONE DELLA PROPOSTA
DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, recante: « Interventi urgenti di avvio del Piano « Destinazione Italia », per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015 » (C. 1920 Governo),

rilevato preliminarmente che ancora una volta la Commissione è chiamata ad esprimersi su un testo che contiene numerose disposizioni riguardanti materie assai differenziate e che sarebbe invece auspicabile che fossero adottati provvedimenti di contenuto omogeneo, almeno per quanto attiene al settore di intervento, con la conseguenza, tra l'altro, che tali provvedimenti sarebbero esaminati in sede referente dalle Commissioni parlamentari competenti sul settore in questione;

premesso che:

l'articolo 6, comma 1, prevede l'erogazione alle piccole e medie imprese di finanziamenti a fondo perduto, tramite *voucher* di importo non superiore a 10.000 euro da destinare ad acquisto di software e hardware o a servizi che consentano il miglioramento aziendale, lo sviluppo di

soluzioni di e-commerce e la connettività a banda larga e ultralarga. A tale riguardo appare opportuno che il finanziamento sia destinato esclusivamente alla promozione della banda ultralarga e allo sviluppo dell'*e-commerce*, evitando il riferimento alle altre finalità indicate, che appaiono eccessivamente generiche;

i commi 2 e 3 del medesimo articolo 6 dispongono che la ripartizione tra le regioni delle risorse di cui al comma 1 sia effettuata dal CIPE in proporzione al numero di imprese registrate presso le Camere di commercio operanti nelle singole regioni e affidano ad un successivo decreto le modalità di erogazione dei contributi. Al riguardo appare opportuno prevedere una procedura di assegnazione dei finanziamenti alle imprese con la quale si valuti la rispondenza delle domande alle finalità indicate al comma 1;

i commi 8 e 9 del medesimo articolo 6 prevedono il rilascio di frequenze per il servizio digitale terrestre assegnate a operatori di rete televisivi italiani che tuttavia sono riconosciute, a livello internazionale, nella titolarità di Paesi confinanti e che diano luogo ad interferenze, stabilendo altresì l'erogazione di misure economiche compensative per gli operatori che effettuino il rilascio volontario di tali frequenze. Al riguardo si evidenzia l'opportunità di privilegiare gli interventi che assicurino la continuità dell'attività di im-

presa degli operatori in questione, e, più in generale, l'esigenza di una revisione della pianificazione delle frequenze;

i commi da 10 a 14 del citato articolo 6 prevedono una detrazione d'imposta del 65 per cento, fino a un valore massimo di 20.000 euro, per le spese sostenute dalle piccole e medie imprese, ovvero da consorzi o da reti di piccole e medie imprese, per interventi volti a implementare la velocità di connettività alla rete Internet, nella misura massima complessiva di 50 milioni di euro. Pur giudicando l'intervento del tutto condivisibile, il limite di spesa previsto dalle citate disposizioni appare assai esiguo per garantire la piena efficacia di tali interventi. Andrebbe quindi valutata l'opportunità di prevedere un limite di spesa più ampio e conseguentemente aumentare il valore massimo fissato per il credito d'imposta di cui le singole imprese possono beneficiare;

l'articolo 9 reca misure per promuovere la diffusione della cultura, prevedendo un credito d'imposta per l'acquisto di libri muniti di codice ISBN, ad eccezione degli acquisti di libri in formato digitale, o comunque già deducibili. A tale riguardo appare opportuno eliminare la previsione che esclude espressamente dall'agevolazione i libri in formato digitale, in linea con l'obiettivo di una progressiva digitalizzazione del Paese e di uno sviluppo delle tecnologie dell'informazione;

con riferimento alle disposizioni di cui ai commi da 4 a 7 dell'articolo 13, pur condividendo la finalità di recuperare risorse da opere infrastrutturali in grave ritardo di realizzazione, occorre valutare i singoli investimenti che sarebbero definanziati, anche al fine di evitare che siano penalizzate Autorità portuali per le quali il ritardo nell'attuazione dell'opera dipende da cause non imputabili alla loro responsabilità;

i commi 14 e 15 dell'articolo 13 prevedono l'obbligo di espletamento di procedure concorrenziali per la scelta da parte dei gestori aeroportuali dei vettori aerei ai quali erogare contributi, sussidi o

altre forme di emolumento per lo sviluppo delle rotte e la successiva verifica dell'ENAC del rispetto di tali procedure secondo modalità da definirsi con apposite Linee guida adottate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, prevedendo, a carico dei gestori, l'obbligo di comunicazione all'ENAC dell'esito di tali procedure. A tal fine appare opportuno che il soggetto individuato ai fini dell'emanazione delle linee guida sia l'Autorità di regolazione dei trasporti, anche in ragione delle competenze a questa attribuite dalla legge in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture aeroportuali, e che anche nei confronti dell'Autorità, oltre che dell'ENAC, sia previsto l'obbligo di comunicazione a carico dei gestori circa l'esito delle procedure citate;

con riferimento alle previsioni di cui al comma 2 dell'articolo 5, concernenti l'estensione dell'operatività di 24 ore su 24 degli uffici doganali frontaliere, in considerazione del rilievo che essa assume per un rapido svolgimento dei controlli sulle merci, si evidenzia l'opportunità di escludere che tale estensione sia condizionata all'incremento del personale in servizio presso l'ufficio rispetto a quello in servizio nell'anno precedente, adottando invece le opportune misure per garantire che sia in ogni caso assicurata,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) *all'articolo 6, comma 1, sostituire le parole da: « il miglioramento dell'efficienza aziendale, » fino alla fine del comma con le seguenti: « lo sviluppo di soluzioni e-commerce e la connettività a banda larga e ultralarga »;*

2) *all'articolo 6, comma 3, aggiungere in fine il seguente periodo: « I contributi sono assegnati sulla base di graduatorie delle domande definite secondo la rispondenza delle domande stesse alle finalità di cui al comma 1 »;*

3) all'articolo 9, comma 3, sopprimere le seguenti parole: « di libri in formato digitale, o comunque »;

4) all'articolo 13, comma 4, sostituire le parole: « entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto » con le seguenti: « entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto » e aggiungere in fine il seguente periodo: « Lo schema di decreto di cui al periodo precedente è trasmesso alle Commissioni parlamentari competenti per materia, che esprimono il proprio parere entro venti giorni dall'assegnazione. »;

5) all'articolo 13, comma 14, sostituire le parole: « dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » con le seguenti: « dall'Autorità di regolazione dei trasporti »; conseguentemente, al medesimo articolo 13, comma 15, dopo la parola: « comunicano » inserire le seguenti: « all'Autorità di regolazione dei trasporti e »;

e con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento alle disposizioni di cui al comma 2 dell'articolo 5, relative all'estensione dell'operatività di 24 ore su 24 degli uffici doganali frontalieri anche per l'espletamento dei controlli e delle formalità sulle merci che circolano in regimi diversi dal transito, si evidenzia l'opportunità di escludere che tale estensione sia condizionata all'incremento del personale in servizio presso l'ufficio rispetto a quello in servizio nell'anno precedente, adottando invece le opportune misure per garantire che sia in ogni caso assicurata;

b) con riferimento alle disposizioni di cui i commi 8 e 9 dell'articolo 6, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di introdurre previsioni in base alle

quali siano privilegiati gli interventi che assicurino la continuità dell'attività di impresa degli operatori che effettuino il rilascio delle frequenze di cui al comma 8 e, più in generale, che rispondano all'esigenza di un aggiornamento del piano di assegnazione delle frequenze;

c) con riferimento alle disposizioni di cui ai commi da 10 a 14 dell'articolo 6, concernenti il riconoscimento di un credito d'imposta per le piccole e medie imprese e i loro consorzi, per interventi che consentano l'attivazione dei servizi di connettività digitale con capacità uguale o superiore a 30 Mbps, valutino le Commissioni di merito l'opportunità, anche in considerazione della rilevanza che l'intervento può assumere per lo sviluppo dell'attività delle imprese in questione, di prevedere un limite di spesa complessivo più alto di quello stabilito dal comma 10, pari a 50 milioni di euro, e conseguentemente di elevare anche l'entità massima del credito d'imposta di cui ciascuna impresa può usufruire, fissato dal medesimo comma 11, a 20 mila euro;

d) con riferimento alle disposizioni di cui ai commi da 1 a 3 dell'articolo 13, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di introdurre previsioni finalizzate a garantire un effettivo monitoraggio della realizzazione degli interventi per EXPO 2015, di cui ai commi citati, al fine di assicurare un utilizzo efficace delle risorse stanziata e valutare la congruità delle medesime;

e) con riferimento alle disposizioni di cui ai commi 14 e 15 dell'articolo 13, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di definire altresì una disciplina che non comporti eccessivi aggravii procedurali nei confronti dell'attività dei gestori aeroportuali.

ALLEGATO 2

DL 145/2013: Interventi urgenti di avvio del Piano « Destinazione Italia », per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015 (C. 1920 Governo).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, recante: « Interventi urgenti di avvio del Piano « Destinazione Italia », per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015 » (C. 1920 Governo),

rilevato preliminarmente che ancora una volta la Commissione è chiamata ad esprimersi su un testo che contiene numerose disposizioni riguardanti materie assai differenziate e che sarebbe invece auspicabile che fossero adottati provvedimenti di contenuto omogeneo, almeno per quanto attiene al settore di intervento, con la conseguenza, tra l'altro, che tali provvedimenti sarebbero esaminati in sede referente dalle Commissioni parlamentari competenti sul settore in questione;

premesso che:

l'articolo 6, comma 1, prevede l'erogazione alle piccole e medie imprese di finanziamenti a fondo perduto, tramite *voucher* di importo non superiore a 10.000 euro da destinare ad acquisto di software e hardware o a servizi che consentano il miglioramento aziendale, lo sviluppo di soluzioni di e-commerce e la connettività

a banda larga e ultralarga. A tale riguardo appare opportuno che il finanziamento sia destinato esclusivamente alla promozione della banda ultralarga e allo sviluppo dell'*e-commerce*, evitando il riferimento alle altre finalità indicate, che appaiono eccessivamente generiche;

i commi 2 e 3 del medesimo articolo 6 dispongono che la ripartizione tra le regioni delle risorse di cui al comma 1 sia effettuata dal CIPE in proporzione al numero di imprese registrate presso le Camere di commercio operanti nelle singole regioni e affidano ad un successivo decreto le modalità di erogazione dei contributi. Al riguardo appare opportuno prevedere una procedura di assegnazione dei finanziamenti alle imprese con la quale si valuti la rispondenza delle domande alle finalità indicate al comma 1;

i commi 8 e 9 del medesimo articolo 6 prevedono il rilascio di frequenze per il servizio digitale terrestre assegnate a operatori di rete televisivi italiani che tuttavia sono riconosciute, a livello internazionale, nella titolarità di Paesi confinanti e che diano luogo ad interferenze, stabilendo altresì l'erogazione di misure economiche compensative per gli operatori che effettuino il rilascio volontario di tali frequenze. Al riguardo si evidenzia l'opportunità di privilegiare gli interventi che assicurino la continuità dell'attività di impresa degli operatori in questione, e, più in generale, l'esigenza di una revisione della pianificazione delle frequenze;

i commi da 10 a 14 del citato articolo 6 prevedono una detrazione d'imposta del 65 per cento, fino a un valore massimo di 20.000 euro, per le spese sostenute dalle piccole e medie imprese, ovvero da consorzi o da reti di piccole e medie imprese, per interventi volti a implementare la velocità di connettività alla rete Internet, nella misura massima complessiva di 50 milioni di euro. Pur giudicando l'intervento del tutto condivisibile, il limite di spesa previsto dalle citate disposizioni appare assai esiguo per garantire la piena efficacia di tali interventi. Andrebbe quindi valutata l'opportunità di prevedere un limite di spesa più ampio e conseguentemente aumentare il valore massimo fissato per il credito d'imposta di cui le singole imprese possono beneficiare;

l'articolo 9 reca misure per promuovere la diffusione della cultura, prevedendo un credito d'imposta per l'acquisto di libri muniti di codice ISBN, ad eccezione degli acquisti di libri in formato digitale, o comunque già deducibili. A tale riguardo appare opportuno eliminare la previsione che esclude espressamente dall'agevolazione i libri in formato digitale, in linea con l'obiettivo di una progressiva digitalizzazione del Paese e di uno sviluppo delle tecnologie dell'informazione;

con riferimento alle disposizioni di cui ai commi da 4 a 7 dell'articolo 13, pur condividendo la finalità di recuperare risorse da opere infrastrutturali in grave ritardo di realizzazione, occorre valutare i singoli investimenti che sarebbero definanziati, anche al fine di evitare che siano penalizzate Autorità portuali per le quali il ritardo nell'attuazione dell'opera dipende da cause non imputabili alla loro responsabilità;

i commi 14 e 15 dell'articolo 13 prevedono l'obbligo di espletamento di procedure concorrenziali per la scelta da parte dei gestori aeroportuali dei vettori aerei ai quali erogare contributi, sussidi o altre forme di emolumento per lo sviluppo delle rotte e la successiva verifica dell'ENAC del rispetto di tali procedure se-

condo modalità da definirsi con apposite Linee guida adottate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, prevedendo, a carico dei gestori, l'obbligo di comunicazione all'ENAC dell'esito di tali procedure. A tal fine appare opportuno che sia riconosciuto il ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti per quanto attiene all'emanazione delle linee guida, anche in ragione delle competenze ad essa attribuite dalla legge in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture aeroportuali, e, di conseguenza, che anche nei confronti dell'Autorità, oltre che dell'ENAC, sia previsto l'obbligo di comunicazione a carico dei gestori circa l'esito delle procedure citate;

con riferimento alle previsioni di cui al comma 2 dell'articolo 5, concernenti l'estensione dell'operatività di 24 ore su 24 degli uffici doganali frontalieri, in considerazione del rilievo che essa assume per un rapido svolgimento dei controlli sulle merci, si evidenzia l'opportunità di escludere che tale estensione sia condizionata all'incremento del personale in servizio presso l'ufficio rispetto a quello in servizio nell'anno precedente, adottando invece le opportune misure per garantire che sia in ogni caso assicurata,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) *all'articolo 6, comma 1, sostituire le parole da: « il miglioramento dell'efficienza aziendale, » fino alla fine del comma con le seguenti: « lo sviluppo di soluzioni e-commerce e la connettività a banda larga e ultralarga »;*

2) *all'articolo 6, comma 3, aggiungere in fine il seguente periodo: « I contributi sono assegnati sulla base di graduatorie delle domande definite secondo la rispondenza delle domande stesse alle finalità di cui al comma 1 »;*

3) *all'articolo 9, comma 3, sopprimere le seguenti parole: « di libri in formato digitale, o comunque »;*

4) all'articolo 13, comma 4, sostituire le parole: « entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto » con le seguenti: « entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto »;

5) all'articolo 13, comma 14, dopo le parole: « dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » inserire le seguenti: « , d'intesa con l'Autorità di regolazione dei trasporti, »; conseguentemente, al medesimo articolo 13, comma 15, dopo la parola: « comunicano » inserire le seguenti: « all'Autorità di regolazione dei trasporti e »;

e con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento alle disposizioni di cui al comma 2 dell'articolo 5, relative all'estensione dell'operatività di 24 ore su 24 degli uffici doganali frontalieri anche per l'espletamento dei controlli e delle formalità sulle merci che circolano in regimi diversi dal transito, si evidenzia l'opportunità di escludere che tale estensione sia condizionata all'incremento del personale in servizio presso l'ufficio rispetto a quello in servizio nell'anno precedente, adottando invece le opportune misure per garantire che sia in ogni caso assicurata;

b) con riferimento alle disposizioni di cui ai commi 8 e 9 dell'articolo 6, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di introdurre previsioni in base alle quali siano privilegiati gli interventi che assicurino la continuità dell'attività di impresa degli operatori che effettuino il rilascio delle frequenze di cui al comma 8 e, più in generale, che rispondano all'esigenza di un aggiornamento del piano di assegnazione delle frequenze;

c) con riferimento alle disposizioni di cui ai commi da 10 a 14 dell'articolo 6, concernenti il riconoscimento di un cre-

dito d'imposta per le piccole e medie imprese e i loro consorzi, per interventi che consentano l'attivazione dei servizi di connettività digitale con capacità uguale o superiore a 30 Mbps, valutino le Commissioni di merito l'opportunità, anche in considerazione della rilevanza che l'intervento può assumere per lo sviluppo dell'attività delle imprese in questione, di prevedere un limite di spesa complessivo più alto di quello stabilito dal comma 10, pari a 50 milioni di euro, e conseguentemente di elevare anche l'entità massima del credito d'imposta di cui ciascuna impresa può usufruire, fissato dal medesimo comma 11, a 20 mila euro;

d) con riferimento alle disposizioni di cui ai commi da 1 a 3 dell'articolo 13, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di introdurre previsioni finalizzate a garantire un effettivo monitoraggio della realizzazione degli interventi per EXPO 2015, di cui ai commi citati, al fine di assicurare un utilizzo efficace delle risorse stanziare e valutare la congruità delle medesime;

e) con riferimento al comma 4 dell'articolo 13, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di prevedere che lo schema di decreto con il quale si individuano le disponibilità derivanti dalle revoke di fondi statali trasferiti o assegnati ad Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali sia trasmesso alle Commissioni parlamentari competenti per materia, ai fini dell'acquisizione del parere;

f) con riferimento alle disposizioni di cui ai commi 14 e 15 dell'articolo 13, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di definire altresì una disciplina che non comporti eccessivi aggravii procedurali nei confronti dell'attività dei gestori aeroportuali.