

## X COMMISSIONE PERMANENTE

### (Attività produttive, commercio e turismo)

#### S O M M A R I O

##### SEDE CONSULTIVA:

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo testo unificato C. 1512 Meta e abbinate (Parere alla IX Commissione) ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	54
<i>ALLEGATO 1 (Proposta di parere)</i> .....	57

##### ATTI DEL GOVERNO:

Parere parlamentare sul programma di utilizzo, per l'anno 2014, dell'autorizzazione di spesa, prevista dal medesimo articolo 3, per lo svolgimento di studi e ricerche per la politica industriale Atto n. 108 ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	55
<i>ALLEGATO 2 (Proposta di parere)</i> .....	60

##### INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulla strategia energetica nazionale e sulle principali problematiche in materia di energia ( <i>Seguito esame del documento conclusivo e rinvio</i> ) .....	55
---	----

##### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 30 settembre 2014. — Presidenza del vicepresidente Davide CRIPPA.*

**La seduta comincia alle 13.40.**

**Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.**

**Nuovo testo unificato C. 1512 Meta e abbinate.**  
(Parere alla IX Commissione).

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 24 settembre 2014.

Guido GALPERTI (PD), *relatore*, come preannunciato nell'ultima seduta formula una proposta di parere favorevole con

condizioni ed osservazioni volta a recepire da un lato alcuni adeguamenti necessari alla normativa europea che oltretutto non comportano nuovi o maggior oneri a carico della finanza pubblica e dall'altro alcune sollecitazioni emerse nel corso del dibattito (*vedi allegato 1*).

Gianluca BENAMATI (PD) nel ringraziare il relatore per gli approfondimenti svolti dichiara sin d'ora il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore e la disponibilità, qualora ce ne fossero le condizioni, a procedere all'espressione del parere già nella seduta odierna.

Marco DA VILLA (M5S), intervenendo sull'ultima questione posta dal collega Benamati, pur non sussistendo alcuna contrarietà da parte del suo gruppo a proce-

dere all'espressione del parere nella giornata di oggi, evidenzia l'assenza di esponenti di alcuni gruppi parlamentari.

Davide CRIPPA, *presidente*, in considerazione dell'assenza di alcuni gruppi parlamentari ed essendo il provvedimento in titolo già previsto all'esame della Commissione anche per la seduta di domani, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 13.50.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Martedì 30 settembre 2014. — Presidenza del vicepresidente Davide CRIPPA.*

**La seduta comincia alle 13.50.**

**Parere parlamentare sul programma di utilizzo, per l'anno 2014, dell'autorizzazione di spesa, prevista dal medesimo articolo 3, per lo svolgimento di studi e ricerche per la politica industriale.**

**Atto n. 108.**

*(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 24 settembre.

Vincenzo FOLINO (PD), *relatore*, tenuto conto del dibattito fin qui svoltosi preannuncia la presentazione di una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame (*vedi allegato 2*) che mira a recepire le indicazioni emerse in sede di discussione.

Marco DA VILLA (M5S), pur non esprimendo la contrarietà del suo gruppo a concludere l'esame del provvedimento nella seduta odierna, svolge le medesime considerazioni già avanzate in precedenza, ritenendo più opportuno il rinvio della votazione.

Gianluca BENAMATI (PD), nel condividere la proposta di parere formulata dal relatore dichiara la disponibilità del proprio gruppo a rispettare il calendario già previsto pur sottolineando l'opportunità che la Commissione organizzi i propri lavori anche secondo principi di efficienza.

Davide CRIPPA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.**

#### INDAGINE CONOSCITIVA

*Martedì 30 settembre 2014. — Presidenza del vicepresidente Davide CRIPPA.*

**La seduta comincia alle 14.**

**Indagine conoscitiva sulla strategia energetica nazionale e sulle principali problematiche in materia di energia.**

*(Seguito esame del documento conclusivo e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame del documento conclusivo dell'indagine in titolo, rinviato nella seduta del 24 settembre 2014.

Davide CRIPPA, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Vinicio Giuseppe Guido PELUFFO (PD) segnala che i colleghi del M5S hanno già presentato alcune proposte di modifica ed integrazione alla proposta di documento conclusivo da lui esaminata nella scorsa seduta. Comunica che altri colleghi hanno preannunciato la volontà di fare pervenire anche ulteriori osservazioni. Si impegna quindi ad elaborare quanto prima una nuova versione del documento conclusivo, da consegnare alla Commissione per la

conclusione dell'esame. Svolge, infine, alcune considerazioni in risposta all'intervento svolto dal collega Bombassei nella scorsa seduta e si dichiara sin da ora disponibile a recepire ulteriori sollecitazioni che dovessero pervenire da parte dei gruppi.

Davide CRIPPA, *presidente*, evidenzia come tra le questioni che riterrebbe opportuno inserire nell'ambito delle conclusioni del documento vi sia anche la questione dei pompaggi. Si tratta, a suo giudizio, di un tema rilevante, sollevato nel corso delle audizioni e che vede allo stato dell'arte, contrapposte le posizioni di Terna ed Enel. Ritiene altresì che tale questione ove risolta potrebbe essere oggetto di una proposta di legge sottoscritta da parte di tutti i gruppi parlamentari, qualora, come sembrava nel corso dell'audizione, fosse condivisa nel merito.

Sottopone infine all'attenzione dei colleghi anche la questione del trasporto marittimo e dell'opportunità di prevedere interventi improntati a principi di efficienza energetica, prevedendo ad esempio la trasformazione a metano dei traghetti, tipologia di intervento che potrebbe oltretutto rappresentare un valido aiuto per il rilancio del settore della cantieristica navale.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito del dibattito ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.10.**

---

*N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.*

## ALLEGATO 1

**Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo testo unificato C. 1512 Meta e abbinate.****PROPOSTA DI PARERE**

La X Commissione,

esaminato il nuovo testo unificato della proposta di legge Meta C. 1512 e abbinate, recante « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »,

premessi che:

la proposta di legge impatta su uno dei settori industriali più strategici del nostro Paese, l'industria automobilistica, che conta all'incirca 1,2 milioni di addetti sul territorio, rappresenta il 16,5 per cento del gettito fiscale complessivo, pari al 4,5 per cento del PIL, che ha affrontato in questi anni una crisi senza precedenti di tutta la filiera dei produttori italiani di veicoli – auto, veicoli commerciali e industriali, ma anche rimorchi e semirimorchi (la cui produzione nazionale copriva fino a poco tempo fa la quota maggioritaria del mercato italiano – circa il 65 per cento – oggi in forte calo);

in particolare, il comparto della produzione di rimorchi e semirimorchi pesanti e leggeri ha sofferto una gravissima crisi delle attività economiche e dei consumi, con perdite di fatturato prolungate e molto pesanti. Il mercato si è ridotto ad un terzo di quello che si registrava nel 2008 per i rimorchi pesanti (- 62,6 per cento per l'anno 2013 sul 2008) e a meno della metà per i rimorchi leggeri (-44,7 per cento nel 2013 sul 2008), con conseguenze gravissime per le aziende produttrici (come dimostra il caso CIR, il principale operatore nazionale del set-

tore, il cui stato di crisi è in discussione in questi giorni al Ministero dello sviluppo economico), per l'indotto, per l'occupazione di settore e, non ultimo, per i livelli di sicurezza e di qualità ambientale sulle strade (si ricorda, che il 67 per cento del parco rimorchi circolante ha oltre 10 anni di età);

in assenza di risorse pubbliche da destinare al sostegno del comparto servono misure di supporto indirette, che, senza comportare oneri a carico della finanza pubblica, siano in grado di rilanciare il settore e premiare i produttori e gli acquirenti che, nonostante la crisi, continuano ad investire in prodotti innovativi, anche a tutela dei livelli di sicurezza sulle strade e dei livelli di qualità dell'aria e dell'ambiente;

una di queste misure è rappresentata dall'incremento della velocità massima in autostrada dei convogli autovettura-rimorchio leggero (come le vetture che trainano le caravan) da 80 a 100 km/h. Tale previsione, oltre ad eliminare un problema di sicurezza stradale dato dall'intralcio alla fluidità del traffico che tali convogli oggi rappresentano, faciliterebbe l'utilizzo dei rimorchi leggeri per uso turistico con rilevanti conseguenze positive sullo sviluppo del mercato italiano di tali veicoli. Occorre segnalare che il limite di velocità di 80 km/h, previsto in Italia, non trova riscontro in Germania, Austria, Benelux e Francia,

dove è stata da tempo modificata la disciplina della circolazione stradale nel senso qui indicato, con l'effetto di disincentivare i camperisti europei a viaggiare sulle strade italiane. Occorre altresì rilevare che la disposizione in questione risulterebbe conforme a quanto già previsto dalla direttiva 2007/46/CE, relativa alle omologazioni europee dei rimorchi, che già prevede una velocità massima per i rimorchi leggeri pari a 100 km/h;

risulterebbe altresì opportuno prevedere l'aumento della tolleranza della massa massima consentita per gli autotreni e autoarticolati dotati di strumentazione di sicurezza. Il beneficio di tale norma ricadrebbe sul calcolo della massa massima consentita per possessori di autotreni e autoarticolati costituiti da un'unità motrice omologata Euro V o successivi e da una unità trainata, che, se provvisti delle dotazioni a fini di sicurezza o di riduzione dell'impatto ambientale rese progressivamente obbligatorie nel corso degli ultimi anni, potrebbero viaggiare con una massa complessiva non superiore del 10 per cento alla massa complessiva a pieno carico indicata nella carta di circolazione. L'aumento del limite di tolleranza del 5 per cento rispetto a quanto già previsto dal vigente codice della strada andrebbe a beneficio degli utenti che stanno investendo in veicoli sicuri ed efficienti, rispetto agli utenti che ancora circolano con veicoli più vecchi e non rispondenti agli attuali requisiti e indirettamente rappresenterebbe uno stimolo per il rinnovo del parco veicoli,

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti condizioni:*

1) all'articolo 6, provveda la Commissione di merito ad anteporre il seguente comma: « 01. Alla lettera *e*) del comma 3 dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e 100 km/h, nel caso

di treni, di cui alla lettera *h*) del comma 1 dell'articolo 54, costituiti da un autoveicolo di categoria M1 o N1 trainante un rimorchio di categoria O1 o O2, come definiti dal comma 2 dell'articolo 47 »;

2) provveda la Commissione di merito a sostituire il comma 2 dell'articolo 61 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con il seguente: « 2. Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di 16,50 metri, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; gli autosnodati e filo snodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di 18,75 metri; gli autotreni e i filotreni non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 metri in conformità alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

*e con le seguenti osservazioni:*

*a)* valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere, con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 167 del codice della strada, che gli autotreni e autoarticolati costituiti da un'unità motrice omologata Euro V o successivi e dotata di controllo elettronico della stabilità, e da una unità trainata dotata di controllo elettronico della stabilità e di protezioni antincastro posteriori conformi a normativa comunitaria, possano circolare con una massa complessiva che non superi del 10 per cento la massa complessiva a pieno carico indicata nella carta di circolazione. Le sanzioni previste dal comma 2 si applicano all'eccedenza rispetto al limite di cui al periodo precedente;

*b)* valuti la Commissione di merito l'opportunità, all'articolo 3, comma 1, di sostituire la lettera *a)* con la seguente:

« *a)* al comma 1, primo periodo, dopo le parole: « la definitiva esportazione » sono inserite le seguenti: « per

reimmatricolazione » e le parole da « restituendo » fino a « carta di circolazione » sono sostituite dalle seguenti: « restituendo le targhe, il certificato di proprietà e la carta di circolazione, oppure relativa denuncia di smarrimento, furto o distruzione »; al medesimo articolo 3, comma 2-*bis*, valuti conseguentemente l'opportunità di sopprimere le parole: « o demolito ».

ALLEGATO 2

**Parere parlamentare sul programma di utilizzo, per l'anno 2014, dell'autorizzazione di spesa, prevista dal medesimo articolo 3, per lo svolgimento di studi e ricerche per la politica industriale. Atto n. 108.**

**PROPOSTA DI PARERE**

La X Commissione,

esaminato il programma di utilizzo, per l'anno 2014, dell'autorizzazione di spesa, prevista dal medesimo articolo 3, per lo svolgimento di studi e ricerche per la politica industriale (Atto n. 108);

ricordato in proposito che l'articolo 3 della legge 11 maggio 1999, n. 140, recante « Norme in materia di attività produttive » autorizza, a partire dal 1999, il Ministro dello sviluppo economico, sentite le competenti Commissioni parlamentari, ad avvalersi, mediante appositi contratti, di esperti o società specializzate per lo svolgimento di funzioni di elaborazione, analisi e studio nei settori delle attività produttive;

rilevato che si tratta di un atto che viene presentato annualmente alle Commissioni parlamentari, usualmente al termine dell'esercizio di riferimento;

segnalata infine al Governo, in relazione all'esiguità dello stanziamento, ammontante a poco più di 100.000 euro, l'opportunità di verificare l'effettiva utilità dell'espressione da parte delle competenti Commissioni parlamentari,

delibera di esprimere

**PARERE FAVOREVOLE**