

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali. C. 730 Velo ed altri (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	76
ALLEGATO 1 (<i>Emendamenti del Relatore</i>)	83
ALLEGATO 2 (<i>Proposte emendative approvate</i>)	84
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 (<i>Seguito dell'esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto</i>)	80

INTERROGAZIONI:

5-00484 Maestri: Intendimenti del Governo circa l'aeroporto « Giuseppe Verdi » di Parma	81
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	86
5-00950 Fraccaro: Modalità di circolazione dei veicoli e dei dispositivi elettrici al servizio di persone invalide	82
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	87
ERRATA CORRIGE	82

SEDE REFERENTE

Martedì 5 novembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Intervengono i sottosegretari di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda e Erasmo D'Angelis.

La seduta comincia alle 14.30.

**Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali.
C. 730 Velo ed altri.**

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 17 ottobre 2013.

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.

Silvia VELO (PD), *relatore*, avverte che nell'ambito del Comitato ristretto sono state esaminate tutte le proposte emendative accantonate, cercando di individuare soluzioni alle questioni emerse nel corso dell'esame in sede referente. A tal fine segnala di aver predisposto alcuni propri emendamenti (*vedi allegato 1*), oltre che alcune riformulazioni di proposte emendative accantonate.

Riguardo al primo emendamento accantonato, emendamento Catalano 1.8, relativo alla disponibilità in formato aperto

dei dati relativi al trasporto delle merci e del successivo emendamento Coppola 3.11, avverte di aver predisposto un'unica riformulazione (*vedi allegato 2*), che tiene conto anche di altre proposte emendative sul medesimo tema considerate nel corso dell'esame in sede referente. Osserva che la riformulazione inserisce espressamente il tema nell'ambito dell'articolo 3 ed evita peraltro di stabilire per legge i soggetti e le modalità con cui definire il formato dei dati, rinviando tali previsioni, come appare opportuno, ad un decreto ministeriale, da adottare tempestivamente, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

Quanto agli identici emendamenti Oliaro 3.2 e Garofalo 3.3, relativi alla capacità degli interporti di creare traffico ferroviario aggiuntivo, fa presente di aver predisposto una riformulazione (*vedi allegato 2*) che sottopone alla valutazione del Governo e dei presentatori.

Sull'emendamento Catalano 3.4 avverte di aver predisposto una riformulazione che affronta il problema dell'adeguatezza dell'infrastrutturazione digitale in termini più generali. In particolare propone di aggiungere, dopo il comma 2 dell'articolo 3 il seguente comma: « 2-bis. Il progetto di un nuovo interporto deve altresì prevedere, ai fini dell'interconnessione telematica, una adeguata infrastrutturazione digitale ».

Per quanto riguarda l'emendamento Catalano 3.5, ribadisce l'invito al ritiro in quanto non sembra opportuno inserire una norma specifica sulla pubblicazione del piano tariffario. Evidenzia in proposito, come già segnalato nel Comitato ristretto, che la trasparenza è stata introdotta come criterio a cui devono rispondere la progettazione, la realizzazione e la gestione degli interporti (articolo 3, comma 4).

Ribadisce l'invito al ritiro degli emendamenti Vecchio 3.7, Catalano 3.8 e degli identici emendamenti Garofalo 3.6 e Oliaro 3.9. Avverte di aver infatti presentato il proprio emendamento 3.100 (*vedi allegato 1*) che ridetermina in quattordici coppie di treni per settimana il numero

minimo di coppie che costituiscono il requisito di capacità del terminale ferroviario di ciascun nuovo interporto. Osserva che il numero di quattordici coppie per settimana rappresenta un livello di traffico ferroviario che ha l'effetto di stimolare il ricorso a tale modalità e, al tempo stesso, costituisce un requisito praticabile per la generalità degli interporti e che, al contrario, livelli più alti, come quelli proposti dagli emendamenti su cui ha espresso l'invito al ritiro, risultano conseguibili soltanto da un numero estremamente ristretto di interporti.

Ribadisce l'invito al ritiro anche degli identici emendamenti Bergamini 4.4, Garofalo 4.5 e Caparini 4.6, nonché degli emendamenti Gandolfi 4.7, Oliaro 4.8 e Quaranta 4.10, che propongono la partecipazione come membri di diritto del Comitato per l'intermodalità e la logistica, dei sindaci e dei presidenti delle Autorità portuali. Anticipa infatti di aver presentato l'emendamento 8.100 (*vedi allegato 1*) che, per quanto riguarda la realizzazione dei progetti di creazione di nuovi interporti e di sviluppo di quelli esistenti, salvaguarda pienamente le competenze dei comuni e prevede espressamente l'intervento delle Autorità portuali. Per quanto riguarda invece la fase di programmazione nazionale degli interporti, che è di competenza del Comitato, ritiene invece che essa debba essere definita principalmente nell'ambito del confronto tra Governo e regioni. Sottolinea, come già osservato nel corso dell'esame in sede referente, che ciò non esclude che i sindaci e i presidenti delle Autorità portuali di volta in volta interessati possano essere invitati a partecipare a specifiche riunioni del Comitato.

Sugli emendamenti Catalano 5.1 e 5.2 ribadisce l'invito al ritiro, in quanto l'espressa precisazione della natura imprenditoriale delle attività degli interporti rappresenta, a suo giudizio, uno dei punti qualificanti della proposta di legge in esame. Per le medesime motivazioni ribadisce l'invito al ritiro anche dell'emendamento Rotta 5.3. Segnala, peraltro, di aver presentato l'emendamento 5.100 (*vedi al-*

legato 1), che, al fine di fugare ogni motivo di preoccupazione riguardo alla compatibilità delle disposizioni dell'articolo 5 con situazioni attualmente presenti, introduce una specifica disposizione di deroga per gli interporti già esistenti che sono costituiti in forma di ente pubblico economico.

Esprime parere favorevole sugli identici emendamenti Oliaro 5.4 e Garofalo 5.5, in quanto coerenti con il testo dell'articolo 5.

Sull'emendamento Gandolfi 6.2 ribadisce l'invito al ritiro, in quanto non ritiene opportuno prevedere misure compensative.

Su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 8 (emendamenti Catalano 8.1, Quaranta 8.2, identici emendamenti Garofalo 8.3, Caparini 8.4 e Bergamini 8.5, emendamento Gandolfi 8.6) ribadisce l'invito al ritiro, facendo presente di aver presentato l'emendamento 8.100 (*vedi allegato 1*) che sostituisce gran parte del testo dell'articolo in esame, rispondendo in modo a suo avviso pienamente soddisfacente alle finalità che con gli emendamenti in questione si intendevano perseguire. Sottolinea che tale emendamento, prevede, come è stato suggerito nel corso dell'esame in sede referente, il ricorso, per l'approvazione dei progetti relativi alla creazione di nuovi interporti e allo sviluppo di quelli esistenti, allo strumento dell'accordo di programma, strumento che garantisce il pieno rispetto delle prerogative dei comuni. Sottolinea che nell'emendamento si prevede altresì che all'accordo di programma partecipino anche i presidenti delle Autorità portuali.

Per quanto riguarda, infine, l'articolo aggiuntivo Catalano 9.01 avverte di aver predisposto, in collaborazione con il Governo, una riformulazione (*vedi allegato 2*) che permette di individuare e abrogare espressamente le disposizioni previgenti che risultano incompatibili con la disciplina dettata dal testo in esame. Avverte altresì di aver presentato l'emendamento 9.100 (*vedi allegato 1*), che aggiorna la norma di copertura finanziaria, riferendola al triennio 2014-2016, anziché al triennio 2013-2015.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, esprime parere conforme a quello del relatore e parere favorevole sugli emendamenti e sulle riformulazioni proposti del relatore.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone che il termine di presentazione dei subemendamenti agli emendamenti del relatore 3.100, 5.100, 8.100 e 9.100 sia fissato alle ore 10 di domani, mercoledì 6 novembre.

La Commissione concorda.

Ivan CATALANO (M5S) accetta la riformulazione del proprio emendamento 1.8.

Lorenza BONACCORSI (PD), in qualità di cofirmatario, accetta la riformulazione dell'emendamento Coppola 3.11, identica a quella dell'emendamento Catalano 1.8

La Commissione approva l'identica riformulazione degli emendamenti Catalano 1.8 e Coppola 3.11 (*vedi allegato 2*).

Roberta OLIO (SCpI) accetta la riformulazione del proprio emendamento 3.2.

Vincenzo GAROFALO (PdL) accetta la riformulazione del proprio emendamento 3.3, identico all'emendamento Oliaro 3.2.

La Commissione approva la riformulazione degli identici emendamenti Oliaro 3.2 e Garofalo 3.3 (*vedi allegato 2*).

Ivan CATALANO (M5S) non accetta la riformulazione dell'emendamento a propria firma 3.4, osservando che tale riformulazione non risponde alle finalità perseguite dal proprio emendamento.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che di conseguenza sarà posto in votazione l'emendamento Catalano 3.4 nella formulazione iniziale.

Silvia VELO (PD), *relatore*, ribadisce il parere contrario sull'emendamento Catalano 3.4.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA esprime parere conforme a quello del relatore sull'emendamento Catalano 3.4.

La Commissione respinge l'emendamento Catalano 3.4.

Ivan CATALANO (M5S) ritira l'emendamento a propria firma 3.5.

Andrea VECCHIO (SCpI) ritira l'emendamento a propria firma 3.7.

Ivan CATALANO (M5S) insiste per la votazione dell'emendamento a propria firma 3.8.

Vincenzo GAROFALO (PdL) ritira l'emendamento a propria firma 3.6.

Roberta OLIIARO (SCpI) ritira l'emendamento a propria firma 3.9, identico all'emendamento Garofalo 3.6.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone che l'emendamento Catalano 3.8 rimanga accantonato, al fine di poterlo esaminare contestualmente con l'emendamento 3.100 del relatore, che interviene sul medesimo oggetto.

La Commissione concorda.

Michele Pompeo META, *presidente*, constatata l'assenza dei presentatori, avverte che si intende che abbiano rinunciato agli identici emendamenti, già accantonati, Bergamini 4.4 e Caparini 4.6.

Vincenzo GAROFALO (PdL) ritira l'emendamento a propria firma 4.5, identico agli emendamenti Bergamini 4.4 e Caparini 4.6.

Paolo GANDOLFI (PD) ritira l'emendamento a propria firma 4.7.

Roberta OLIIARO (SCpI) ritira l'emendamento a propria firma 4.8.

Michele Pompeo META, *presidente*, constatata l'assenza del presentatore, avverte che si intende che abbia rinunciato all'emendamento Quaranta 4.10.

Ivan CATALANO (M5S) insiste per la votazione degli emendamenti a propria firma 5.1 e 5.2.

Silvia VELO (PD), *relatore*, ribadisce il proprio parere contrario sugli emendamenti Catalano 5.1 e 5.2.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA esprime parere conforme a quello del relatore sugli emendamenti Catalano 5.1 e 5.2.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli emendamenti Catalano 5.1 e 5.2.

Alessia ROTTA (PD) ritira il proprio emendamento 5.3.

La Commissione approva gli identici emendamenti Oliaro 5.4 e Garofalo 5.5 (*vedi allegato 2*).

Paolo GANDOLFI (PD) ritira l'emendamento a propria firma 6.2.

Ivan CATALANO (M5S) insiste per la votazione dell'emendamento a propria firma 8.1.

Martina NARDI (SEL), in qualità di cofirmataria, insiste per la votazione dell'emendamento Quaranta 8.2.

Vincenzo GAROFALO (PdL) ritira l'emendamento a propria firma 8.3.

Michele Pompeo META, *presidente*, constatata l'assenza dei presentatori, avverte che si intende che abbiano rinunciato agli identici emendamenti Caparini 8.4. e Bergamini 8.5.

Paolo GANDOLFI (PD) ritira l'emendamento a propria firma 8.6.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone che rimangano accantonati gli emendamenti Catalano 8.1 e Quaranta 8.2, al fine di poterli esaminare contestualmente all'emendamento 8.100 del relatore.

La Commissione concorda.

Ivan CATALANO (M5S) accetta la riformulazione del proprio articolo aggiuntivo 9.01.

La Commissione approva l'articolo aggiuntivo Catalano 9.01, come riformulato (*vedi allegato 2*).

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, dopo aver ricordato che il termine di presentazione dei subemendamenti agli emendamenti del relatore 3.100, 5.100, 8.100 e 9.100 è fissato alle ore 10 di domani, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

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.

(*Seguito dell'esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 23 ottobre 2013.

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

Così rimane stabilito.

Michele DELL'ORCO (M5S) evidenzia l'esigenza che il testo unificato che la Commissione adotterà come testo base preveda il parere vincolante delle competenti Commissioni parlamentari sugli schemi di decreto legislativo che saranno

predisposti dal Governo. Osserva infatti che i due progetti di legge delega recano principi e criteri direttivi per lo più generici. Pur dichiarando che alcuni aspetti dei testi in esame possono ritenersi condivisibili, osserva che altri appaiono invece discutibili, mentre in altri casi ancora sarebbe opportuno un chiarimento sul significato dei criteri che vengono enunciati. Richiama in proposito il riferimento al criterio della proporzionalità nella revisione della disciplina sanzionatoria, per il quale invita il rappresentante del Governo a fornire chiarimenti. Sottolinea come in casi simili sia importante verificare le disposizioni di volta in volta adottate. Per questo ribadisce l'esigenza di valutare nel dettaglio la disciplina che sarà recata dalla riforma del codice della strada, per cui il parere delle Commissioni di Camera e Senato dovrebbe avere efficacia vincolante.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, conferma la propria disponibilità a valutare, già nella fase dei lavori del comitato ristretto, tutte le integrazioni rispetto al testo dei progetti di legge in esame che potranno essere avanzate.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS, al pari del relatore, dichiara la disponibilità del Governo ad approfondire i contenuti dei due progetti di legge e valutare le proposte di integrazione che i membri della Commissione presenteranno. In particolare, per quanto concerne i singoli aspetti della disciplina sanzionatoria, fa presente che il Governo è disponibile a un confronto con la Commissione anche molto dettagliato.

Michele Pompeo META, *presidente*, ritiene opportuno sottolineare l'importanza del provvedimento all'esame della Commissione. Osserva che il testo di iniziativa parlamentare, elaborato anche sulla base dei lavori svolti nella precedente legislatura, è stato di stimolo nei confronti del Governo a predisporre un proprio disegno di legge delega. Ritiene pertanto che a questo punto Commissione e Governo

siano chiamate a svolgere, in modo tempestivo e adeguato, un lavoro di notevole complessità, rispetto al quale sussistono forti aspettative. Ricorda che con frequenza si verificano sulle strade episodi anche tragici che sollecitano una migliore disciplina della circolazione e che inducono a valutare l'opportunità di introdurre nuove misure, come quelle relative al reato di omicidio stradale, sulle quali la Commissione ha già avuto modo di riflettere. Più in generale rileva che sussiste l'esigenza di una riforma organica del codice della strada, ormai attesa da molti anni. Per tutte queste ragioni ritiene che il lavoro che la Commissione si accinge a svolgere sul provvedimento in esame assuma una particolare rilevanza. Anche in relazione ad alcune osservazioni emerse nel corso del dibattito, sottolinea che la complessità di una riforma del codice della strada comporta il ricorso dello strumento della delega al Governo. Tuttavia la Commissione intende seguire con grande attenzione non soltanto la fase di definizione della legge delega, ma anche la fase di predisposizione da parte del Governo dei decreti legislativi. Per questo auspica una piena collaborazione tra Commissione e Governo lungo tutto l'iter della riforma. Richiama infine il profilo dei tempi dei lavori della Commissione, osservando che la predisposizione di un testo adeguato alle esigenze e alle aspettative deve conciliarsi con la tempestività con cui conseguire tale risultato, in modo da assicurare che la riforma del codice sia completata entro la legislatura in corso.

Propone infine, in conformità con le indicazioni del relatore, di costituire un Comitato ristretto al fine di predisporre un testo unificato dei progetti di legge in esame, che potrà essere successivamente adottato dalla Commissione come testo base per il seguito dell'esame in sede referente.

La Commissione concorda.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone di costituire un Comitato ristretto ai fini dell'elaborazione di un testo unif-

cato dei progetti di legge in esame, che potrà essere adottato dalla Commissione come testo base ai fini dell'ulteriore esame del provvedimento.

La Commissione concorda.

Michele Pompeo META, *presidente*, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.15.

INTERROGAZIONI

Martedì 5 novembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 15.15.

5-00484 Maestri: Intendimenti del Governo circa l'aeroporto « Giuseppe Verdi » di Parma.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Patrizia MAESTRI (PD), replicando, fa presente che avrebbe auspicato che la procedura relativa al rilascio della concessione fosse ad uno stadio più avanzato del proprio *iter*, anche nel quadro delle dichiarazioni del Ministro Lupi relative alla definizione del piano nazionale degli aeroporti. Nel fare presente che la società Sogeap ha avanzato ricorso al TAR in data 9 ottobre scorso, sottolinea l'importanza dell'aeroporto non solo per il territorio parmense ma per tutto il territorio nazionale e auspica che quanto prima possa essere completata con esito favorevole l'istruttoria da parte delle competenti strutture del Ministero, volta al rilascio della concessione.

5-00950 Fraccaro: Modalità di circolazione dei veicoli e dei dispositivi elettrici al servizio di persone invalide.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Nicola BIANCHI (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, che descrive il quadro normativo attuale senza alcuna prospettiva di risoluzione della questione posta nell'interrogazione. Nel fare presente che gli invalidi che utilizzano i mezzi elettrici per la loro mobilità hanno notevoli difficoltà di circolazione, rileva che lo scopo dell'interrogazione era quello di sensibilizzare il Governo rispetto ad un problema di grande rilevanza, la cui mancata soluzione rischia di creare cittadini di serie « B ». Rammenta che il codice della strada risale a più di vent'anni fa, e che da allora è molto più acuta la sensibilità verso

alcune questioni, come quella oggetto dell'atto di sindacato ispettivo. Auspica che, anche a livello assicurativo, sia predisposta una soluzione normativa per la mobilità dei cittadini invalidi, sul modello della più avanzata legislazione olandese, che consenta a tale categoria di cittadini di spostarsi liberamente e con elevata sicurezza sulle strade carrabili.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.30.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 114 del 30 ottobre 2013, a pagina 116, seconda colonna, trentacinquesima riga, la parola « disaccordo » è sostituita dalle seguenti: « alcune perplessità ».

ALLEGATO 1

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali. (C. 730 Velo ed altri).**EMENDAMENTI DEL RELATORE****ART. 3.**

Al comma 2, lettera a), sostituire le parole: dieci coppie di treni con le seguenti: quattordici coppie di treni.

3. 100. Il Relatore.

ART. 5.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

2-bis. Agli interporti che, alla data di entrata in vigore della presente legge, sono costituiti in forma di ente pubblico economico, le disposizioni del presente articolo si applicano compatibilmente con la loro natura giuridica.

5. 100. Il Relatore.

ART. 8.

Al comma 1, sostituire le parole: costituiscono a tutti gli effetti variante urbanistica rispetto ai piani urbanistici di competenza delle amministrazioni locali nei cui ambiti territoriali sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali, come definite all'articolo 1, comma 4, lettera a) con le seguenti: sono approvati mediante accordo di programma, ai sensi dell'articolo

34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. All'accordo di programma partecipano i presidenti delle Autorità portuali nel cui ambito territoriale sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali, come definite all'articolo 1, comma 4, lettera a). Se l'accordo di programma non è approvato entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza di cui al comma 3 dell'articolo 34, ovvero se il Consiglio comunale non ratifica l'adesione del sindaco ai sensi del comma 5 del medesimo articolo, i progetti decadono dall'assegnazione dei finanziamenti effettuata ai sensi dell'articolo 6 della presente legge. Le risorse rimaste inutilizzate sono nuovamente assegnate con le modalità di cui al medesimo articolo 6.

8. 100. Il Relatore.

ART. 9.

Al comma 1, sostituire le parole: per ciascuno degli anni 2013, 2014 e 2015 con le seguenti: per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016, e dopo le parole: mediante corrispondente riduzione inserire le seguenti: delle proiezioni per gli anni 2014 e 2015.

9. 100. Il Relatore.

ALLEGATO 2

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali. (C. 730 Velo ed altri).**PROPOSTE EMENDATIVE APPROVATE****ART. 1.**

Al comma 2, lettera d), sostituire le parole: promuovendo le effettive potenzialità competitive sui traffici *con le seguenti:* creando le condizioni per un incremento del ricorso alla modalità ferroviaria e promuovendo l'effettivo sviluppo delle potenzialità competitive della stessa relativamente ai traffici.

Conseguentemente, all'articolo 6, comma 2, aggiungere in fine il seguente periodo: L'ordine di priorità è stabilito tenendo conto della rispondenza dei progetti alle finalità di cui al comma 2 dell'articolo 1, con particolare riferimento alla lettera d), e del contributo che possono fornire al conseguimento dei requisiti di cui al comma 2 dell'articolo 3.

*** 3. 2.** *(nuova formulazione)* Oliaro, Vecchio.

*** 3. 3.** *(nuova formulazione)* Garofalo.

ART. 3.

Al comma 2, lettera h), aggiungere, in fine, le seguenti parole: , attraverso l'utilizzo di dati di tipo aperto, come definiti ai sensi dell'articolo 68, comma 3, del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

Conseguentemente, aggiungere in fine il seguente comma:

4-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della pubblica amministra-

zione della semplificazione, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuati i soggetti incaricati di definire uno *standard* per i dati di tipo aperto di cui al comma 2, lettera h), finalizzato alla gestione, archiviazione e trasmissione in via telematica delle informazioni riguardanti le merci, i mezzi di trasporto e ogni altro elemento necessario alla gestione efficiente delle attività logistiche degli interporti.

*** 1. 8.** *(nuova formulazione)* Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Cristian Iannuzzi, Dell'Orco.

*** 3. 11.** *(nuova formulazione)* Coppola, Bonaccorsi, Rotta, Bruno Bossio, Catalano, Culotta, Crivellari.

ART. 5.

Al comma 2, primo periodo, sopprimere le parole: , anche se il loro statuto non prevede il fine di lucro.

*** 5. 4.** Oliaro, Vecchio.

*** 5. 5.** Garofalo.

ART. 9.

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

ART. 9-bis. — (Abrogazioni). — **1.** Sono abrogati gli articoli da 1 a 5 e da 7 a 10

della legge 4 agosto 1990, n. 240, e successive modificazioni, e l'articolo 6 del decreto-legge 1 aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204. Sono fatti salvi gli eventuali procedimenti già avviati e gli effetti già prodotti ai sensi delle disposizioni di

cui al periodo precedente e non ancora conclusi alla data di entrata in vigore della presente legge.

9. 01. *(nuova formulazione)* Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Cristian Iannuzzi, Dell'Orco.

ALLEGATO 3

**5-00484 Maestri: Intendimenti del Governo circa l'aeroporto
« Giuseppe Verdi » di Parma.**

TESTO DELLA RISPOSTA

L'onorevole interrogante porta all'attenzione la questione relativa all'aeroporto di Parma con particolare riferimento al mancato rilascio della concessione in gestione totale alla Società SO.GE.A.P. S.p.A. che attualmente gestisce l'aeroporto sulla base di una concessione provvisoria rilasciata dall'ENAC.

Al riguardo evidenzio che il MIT, a seguito della conclusione positiva dell'istruttoria da parte dell'ENAC, ha predisposto lo schema di decreto di affidamento in concessione della gestione totale dello scalo alla predetta società SO.GE.A.P. che, nel dicembre 2012, ha trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze per le valutazioni di competenza e l'eventuale sottoscrizione da parte del Ministro *pro-tempore*.

Il Ministero dell'economia e delle finanze ha ritenuto «...l'insussistenza dei requisiti di natura economico-finanziaria e patrimoniale necessari al rilascio della concessione richiesta» ed ha invitato l'ENAC a richiedere alla società interessata una integrazione del Piano Economico Finanziario e del Piano degli inve-

stimenti, nell'ottica del miglioramento dell'efficienza gestionale dello scalo, che assicurasse sia uno sviluppo delle attività aeroportuali, in armonia con le prospettive di crescita del settore aereo, sia il riequilibrio economico-finanziario della gestione aziendale in un congruo arco temporale.

In ordine a tale integrazione, completata nello scorso mese di ottobre, sono in corso le necessarie valutazioni da parte delle competenti strutture ministeriali, al fine di pervenire alle determinazioni finali in merito al rilascio della concessione.

Infine, con riferimento al ruolo che il Governo intende affidare all'aeroporto di Parma, evidenzio che è nella sua fase finale un serrato e generale approfondimento con tutti i soggetti interessati, tra i quali figurano anche le Regioni, orientato ad individuare il ruolo e la caratterizzazione degli scali aeroportuali italiani, nel cui ambito saranno certamente tenute nella giusta considerazione anche le peculiarità dello scalo di Parma come d'altra parte evidenziate anche dall'onorevole interrogante.

ALLEGATO 4

5-00950 Fraccaro: Modalità di circolazione dei veicoli e dei dispositivi elettrici al servizio di persone invalide.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle richieste degli interroganti circa l'eventualità di adottare misure atte a consentire la mobilità dei disabili forniti di macchine per uso di invalidi devo fare presente che, in base alla modifica introdotta dall'articolo 8, comma 1, della legge 29 luglio 2010, n. 120, il vigente articolo 46, comma 1, lettera *b*), del Codice della Strada esclude dall'alveo della definizione di veicolo le macchine per uso di invalidi, rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni comunitarie, anche se asservite da motore.

Pertanto, la circolazione su strada di dette macchine deve ritenersi assimilata a quella dei pedoni.

Al riguardo, l'articolo 190, comma 7, del citato Codice della Strada prevede espressamente che le macchine di persone invalide, anche se asservite da motore, possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni, secondo le modalità stabilite dai proprietari delle strade, garantendone dunque la mobilità.

Conseguentemente, in assenza di specifiche prescrizioni o divieti da parte degli Enti proprietari delle strade, anche la circolazione su strada delle macchine per uso invalidi deve ritenersi disciplinata dai commi da 1 a 6 del richiamato articolo 190.

Tale articolo, prevede, tra l'altro, che i pedoni e, dunque, detti ausili medici, devono circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi per essi predisposti; qualora questi manchino o siano ingombri, interrotti o insufficienti, devono circolare sul margine della carreg-

giata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione.

In tale quadro, è di tutta evidenza, come peraltro confermato anche dal Ministero dell'interno, che i precisi limiti costruttivi posti dal legislatore con l'articolo 196 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada), entro i quali le macchine in questione devono rientrare al fine di non essere considerati veicoli, hanno lo scopo di evitare eccessi nella loro costruzione e commercializzazione, posto che sono destinate esclusivamente al servizio di soggetti in particolari condizioni fisiche o psichiche.

In definitiva, l'assimilazione ai pedoni e pertanto la previsione normativa di non consentire la circolazione di tali ausili medici in aree aperte al traffico è pertanto da interpretarsi, piuttosto che come un limite, come una forma di tutela a garanzia della sicurezza per la categoria degli utenti invalidi.

Ciò a causa della condizione di pericolo in cui i medesimi potrebbero trovarsi per l'assenza di adeguati sistema di sicurezza passivi, nonché per le dimensioni, la ridotta velocità e la tenuta della strada dei mezzi in parola rispetto agli altri veicoli circolanti.

Infine, quanto all'opportunità che le macchine in questione siano coperte da assicurazione per la responsabilità civile obbligatoria, il Ministero dello sviluppo economico, interessato al riguardo, pur assicurando ogni disponibilità per un

eventuale approfondimento sul tema assicurativo, fa rilevare come la normativa vigente, pur prevedendola per i veicoli a motore, ovvero per i veicoli in senso stretto, senza guida di rotaie per la circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate, dotati di targa e di immatricolazione, ammette una serie di esclusioni quali i velocipedi, anche a pedalata assistita, con potenza e velocità fissate sotto determinate soglie, nel ri-

spetto del bilanciamento degli interessi alla sicurezza dei cittadini e della circolazione stradale.

Conseguentemente, il legislatore ha valutato in termini di opportunità, a fronte di un rischio basso per la incolumità della collettività, il non obbligo di assicurazione in tutti quei casi, tra cui velocipedi e macchine per uso di invalidi non equiparate ai veicoli, in cui non risulta prevalente la necessità di contrarre una polizza auto.