

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità. Atto n. 278 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	54
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	59

INTERROGAZIONI:

5-03615 Lovelli: Criticità nei collegamenti ferroviari tra Piemonte e Liguria e conseguenti disagi per l'utenza pendolare piemontese	56
ALLEGATO 2 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	60
5-03618 Stradella: Concessione tra le società Ferrovie dello Stato e Arenaways per l'esercizio del trasporto ferroviario sulla linea Torino-Alessandria-Milano.	
5-03811 Lovelli: Modalità di esercizio del servizio di trasporto ferroviario sulla linea Torino-Milano da parte della società Arenaways	56
ALLEGATO 3 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	61
5-03640 Valducci: Rilascio e rinnovo della patente per i soggetti affetti da diabete	57
ALLEGATO 4 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	62
5-03701 Monai: Ipotesi di soppressione, da parte di Trenitalia SpA, di numerosi collegamenti ferroviari in Calabria e conseguenti gravi possibili disagi per gli utenti	57
ALLEGATO 5 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	63
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	58

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 18 novembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il vice ministro per le infrastrutture e i trasporti Roberto Castelli.

La seduta comincia alle 14.30.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla

certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità.

Atto n. 278.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 10 novembre 2010.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che, nella scorsa seduta, è stato svolto l'esame preliminare dello schema di decreto legislativo in oggetto, nel corso del quale il deputato Monai ha formulato alcune osservazioni riguardo alle quali il relatore si era riservato di effettuare degli approfondimenti.

Daniele TOTO (FLI), *relatore*, riguardo alle osservazioni svolte durante il dibattito dal deputato Monai, che proponeva di affidare all'Agenzia la tenuta di un unico registro contenente il complesso dei dati relativi sia alle licenze che ai certificati, fa presente che la tenuta di due distinti tipi di registro, uno contenente i dati relativi alle licenze e uno contenente i dati relativi ai certificati, risponde ad una precisa prescrizione comunitaria, dal momento che si tratta di registri istituiti per finalità diverse, i cui adempimenti sono posti in capo ai soggetti titolati al rilascio dei diversi documenti. Sottolinea, inoltre, che l'articolo 19, comma 2, dello schema in esame provvede a realizzare un'adeguata integrazione tra le informazioni contenute nei citati registri, in quanto, da un lato, prevede che le imprese ferroviarie e i gestori delle infrastrutture cooperino con l'Agenzia per procedere allo scambio delle informazioni e consentire l'accesso ai dati necessari, dall'altro, dispone che la medesima Agenzia cooperi con l'Agenzia ferroviaria europea allo scopo di garantire l'interoperabilità dei registri stessi.

Formula pertanto una proposta di parere favorevole, che illustra (*vedi allegato 1*).

Il vice ministro Roberto CASTELLI, nel concordare con la proposta di parere favorevole del relatore, sottolinea come il provvedimento in oggetto risulti di grande rilevanza nella prospettiva della realizzazione dei corridoi transeuropei, posto che un serio ostacolo ad una reale interoperabilità del trasporto – che il provvedimento stesso tende a superare – è dato proprio dalla necessità di effettuare il cambio dei macchinisti nel passaggio da uno Stato all'altro dell'Unione europea.

Carlo MONAI (IdV) ritiene che, grazie alle precisazioni fornite dal relatore, possano considerarsi superate le perplessità manifestate nella scorsa seduta in ordine ad un appesantimento burocratico conseguente alla tenuta di due distinti tipi di registro.

Michele Pompeo META (PD) ritiene che nel provvedimento si dovrebbe più correttamente parlare di « gestore dell'infrastruttura » anziché di « gestori dell'infrastruttura ». Condividendo le considerazioni espresse dal vice ministro riguardo all'importanza del provvedimento ai fini della compiuta realizzazione delle reti transeuropee di trasporto, osserva che nel territorio italiano le tratte che compongono tale rete, poiché ad alta velocità, sono gestite da un unico operatore.

Daniele TOTO (FLI), *relatore*, fa presente che il provvedimento introduce una disposizione che fa riferimento ad una fattispecie generale e astratta che, in quanto tale, può contemplare la presenza di più operatori ferroviari.

Il vice ministro Roberto CASTELLI ricorda che già ad oggi operano sulla rete ferroviaria nazionale più soggetti che gestiscono linee ferroviarie, tra i quali ricorda, a titolo di esempio, le società costitutesi dopo la gestione commissariale governativa, la società Ferrovia Nord Milano e la società Ferrovie Udine Cividale.

Michele Pompeo META (PD) ribadisce che la situazione italiana è del tutto peculiare rispetto alla gestione della rete ferroviaria e chiede chiarimenti al Governo sull'ambito preciso di applicazione del provvedimento.

Il vice ministro Roberto CASTELLI evidenzia che allo stato attuale i convogli che viaggiano sulla rete tradizionale, soprattutto nel settore del trasporto merci, registrano la problematica del cambio del macchinista. Nel ricordare la presenza di una forte interazione nel trasporto ferroviario non solo in Europa, sottolinea che

sono stati abilitati alla conduzione di treni sulla rete italiana un certo numero di macchinisti svizzeri, appartenenti quindi ad uno Stato che si pone al di fuori dell'Unione europea. Nel ribadire, come rilevato dal relatore, che la direttiva ha un valore generale, osserva che essa si attaglia anche alla situazione italiana, che vede la presenza sul territorio nazionale di diversi gestori delle infrastrutture ferroviarie. In ordine alle precisazioni richieste dal deputato Meta, fa presente che il provvedimento si applicherà non solo ai macchinisti operanti sulle reti ad alta velocità, ma anche a quelli che operano sulla rete tradizionale.

La Commissione approva all'unanimità la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 14.40.

INTERROGAZIONI

Giovedì 18 novembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il vice ministro per le infrastrutture e i trasporti Roberto Castelli.

La seduta comincia alle 14.40.

5-03615 Lovelli: Criticità nei collegamenti ferroviari tra Piemonte e Liguria e conseguenti disagi per l'utenza pendolare piemontese.

Il vice ministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Mario LOVELLI (PD), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta del Governo che, pur essendo inappuntabile sotto il profilo della ricostruzione formale dei fatti avvenuti, tuttavia, sul piano sostanziale, fa emergere un atteggiamento del Governo inadeguato rispetto alla problematica evidenziata nell'interrogazione. In proposito, rileva che, il mancato rinnovo della carta denominata « Tutto treno » nella regione Piemonte è attribui-

bile ad una precisa scelta della società Trenitalia che esercita in convenzione il servizio ferroviario. Tale società, infatti, ha attivato tale carta in Liguria, consentendo quindi ai pendolari liguri di viaggiare su treni eurostar e intercity diretti in Piemonte, ma non ha consentito l'attivazione della medesima carta nella regione Piemonte, motivando la propria decisione con la mancata stipula del contratto di servizio con la regione e creando di fatto una pesante disparità di trattamento tra utenti liguri e piemontesi. Ritene che, poiché il Piemonte sin dall'inizio aveva offerto la propria disponibilità a finanziare i servizi offerti agli utenti piemontesi dalla carta « Tutto treno », risulti incomprensibile e poco chiaro l'atteggiamento di Trenitalia. Osserva che tale comportamento penalizza fortemente il Piemonte e considera questo atteggiamento punitivo una sorta di impropria reazione alla legittima decisione assunta dalla regione di bandire le gare per il servizio di trasporto ferroviario regionale. Ritene quindi auspicabile un intervento attivo del Governo, in ragione anche della totale partecipazione pubblica del Ministero dell'economia alla società Trenitalia SpA.

5-03618 Stradella: Concessione tra le società Ferrovie dello Stato e Arenaways per l'esercizio del trasporto ferroviario sulla linea Torino-Alessandria-Milano.

5-03811 Lovelli: Modalità di esercizio del servizio di trasporto ferroviario sulla linea Torino-Milano da parte della società Arenaways.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo su materia identica, saranno svolte congiuntamente.

Il vice ministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Franco STRADELLA (PdL), replicando, ringrazia il vice ministro per l'esauriente risposta, che, tuttavia, non fugava le perples-

sità che hanno dato origine all'interrogazione. Ritiene che la procedura di autorizzazione della società Arenaways abbia avuto una durata eccessiva, che ha di fatto danneggiato il territorio e l'utenza delle regioni interessate. Giudica inaccettabile l'atteggiamento della società Ferrovie dello Stato, anche in ragione dei disservizi che quotidianamente si registrano sulla tratta Torino-Milano. Auspica quindi che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa attuare gli opportuni interventi volti a garantire alla società Arenaways di poter operare sulla linea indicata senza ulteriori e ingiustificati ritardi.

Mario LOVELLI (PD), replicando, pur prendendo atto della puntuale ricostruzione normativa contenuta nella risposta resa dal vice ministro, si dichiara tuttavia insoddisfatto della risposta stessa. In particolare, non giudica condivisibile la decisione dell'ufficio per la regolazione del servizio ferroviario in ordine al divieto imposto alla società Arenaways di effettuare fermate intermedie tra Milano e Torino, ritenendola un mero ostacolo burocratico all'esercizio di un servizio di trasporto efficace. Inoltre sottolinea che il grave ritardo con il quale è stato consentito l'avvio del servizio alla società Arenaways non risulti ascrivibile ai tempi necessari al rilascio della certificazione di sicurezza, posto che, come emerso dalla risposta del rappresentante del Governo, la società, pur avendo ottenuto tale certificazione in data 26 agosto 2009, ha potuto avviare il servizio solo a partire dal 15 settembre 2010. Osserva, più in generale, che, al di là della vicenda relativa alla società Arenaways, vada affrontata seriamente la questione del regolatore ferroviario, soprattutto in relazione all'esercizio del servizio di trasporto da parte di operatori concorrenti alla società ex monopolista.

5-03640 Valducci: Rilascio e rinnovo della patente per i soggetti affetti da diabete.

Il vice ministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei

termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Mario VALDUCCI (PdL), nel dichiararsi soddisfatto della risposta, fa presente di aver predisposto l'interrogazione in relazione ai gravi problemi emersi per il rilascio e il rinnovo della patente ai soggetti diabetici soprattutto nella regione Campania. Auspica, quindi, che si giunga rapidamente all'emanazione del decreto da parte del Ministero, al fine di evitare gravi disagi ai soggetti interessati.

5-03701 Monai: Ipotesi di soppressione, da parte di Trenitalia SpA, di numerosi collegamenti ferroviari in Calabria e conseguenti gravi possibili disagi per gli utenti.

Il vice ministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Ignazio MESSINA (IdV) replicando, in qualità di cofirmatario, ringrazia il vice ministro, anche se, a suo avviso, la risposta del Governo, con stile notarile, si limita a « fotografare » lo stato attuale dei trasporti in Calabria. Osserva, infatti, che la soppressione di numerose corse ferroviarie, che era stata evidenziata con grande preoccupazione nell'interrogazione, viene confermata nella risposta del Governo, dalla quale per altro non emerge alcuna disponibilità del Governo ad intervenire al riguardo. Fa presente che già nel mese di marzo del 2010 erano state soppresse dodici corse ferroviarie, a cui si aggiungerà la soppressione di altre otto corse a partire dalla metà del mese di dicembre, ossia dall'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario. Sottolinea che tali scelte, che si inseriscono in un contesto che vede le infrastrutture meridionali fortemente penalizzate, configurano un atteggiamento di abbandono del Mezzogiorno d'Italia da parte del Governo. Fa presente, infatti, che le infrastrutture stradali e autostradali calabresi, tra le quali in particolare l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, ver-

sano in uno stato di perenne criticità e che è recentemente intervenuta anche la scelta della compagnia Alitalia di sopprimere alcuni voli diretti in Calabria e in Sicilia. In conclusione, nel sottolineare lo stato di abbandono in cui versa il trasporto nella regione Calabria, lamenta il fatto che dalla risposta del Governo non emerga neppure la disponibilità a favorire un confronto tra le parti interessate, al fine di pervenire ad una rapida soluzione delle questioni evidenziate.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.55.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.55 alle 15.

ALLEGATO 1

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (Atto n. 278).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (Atto n. 278);

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni volte a definire le condizioni e le procedure necessarie alla certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario nazionale, al fine di agevolare la mobilità dei macchinisti all'interno dell'Unione europea, salvaguardare il livello di sicurezza del sistema ferroviario comunitario e prevedere un livello minimo standardizzato di formazione dei macchinisti;

in particolare, il provvedimento prevede che i macchinisti debbano essere in possesso delle idoneità e delle qualifiche necessarie alla condotta dei treni, nonché di una specifica documentazione che consiste in una licenza che identifica il macchinista, l'autorità che l'ha rilasciata e il relativo periodo di validità, e in uno o più certificati che indicano le infrastrutture e i veicoli su cui il titolare è abilitato a circolare;

lo schema di decreto individua quali soggetti competenti al rilascio della licenza e dei certificati, rispettivamente, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura, riconoscendo comunque all'Agenzia specifiche competenze in relazione alle attività di formazione necessarie ai fini del rilascio della predetta documentazione;

il citato provvedimento, all'articolo 19, istituisce, conseguentemente, due tipi di registro, uno tenuto dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, l'altro dalle imprese ferroviarie o dai gestori dell'infrastruttura, che danno conto, rispettivamente, delle licenze e dei certificati rilasciati e delle vicende relative a tali documenti;

il predetto articolo provvede a realizzare un'adeguata integrazione tra le informazioni contenute nei citati registri, in quanto, da un lato, prevede che le imprese ferroviarie e i gestori delle infrastrutture cooperino con l'Agenzia per procedere allo scambio delle informazioni e consentire l'accesso ai dati necessari, dall'altro, dispone che la medesima Agenzia cooperi con l'Agenzia ferroviaria europea allo scopo di garantire l'interoperabilità dei registri stessi,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

ALLEGATO 2

5-03615 Lovelli: Criticità nei collegamenti ferroviari tra Piemonte e Liguria e conseguenti disagi per l'utenza pendolare piemontese.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione ai servizi ferroviari regionali del Piemonte e, in particolare, l'agevolazione denominata « Carta Tutto Treno Piemonte », va preliminarmente ricordato che in base alla normativa attualmente vigente, la programmazione e gestione dei servizi regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, è di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da specifici Contratti di Servizio. In tale ambito vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle Regioni stesse, nonché i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti e la destinazione delle risorse derivanti dall'applicazione delle penali suddette;

Per fornire comunque informazioni relative a quanto richiesto nell'interrogazione in esame, sono state richieste specifiche notizie a Ferrovie dello Stato che ha riferito quanto di seguito si riporta.

La « Carta Tutto Treno Piemonte » era frutto di un accordo commerciale che Trenitalia – nel puntuale rispetto di quanto stabilito nel medesimo accordo – non ha rinnovato, in attesa del buon esito delle trattative per la definizione del nuovo Contratto di Servizio con la Regione Piemonte (a valere dal 2008 in poi) e

considerato che il precedente Contratto di Servizio era scaduto già da dicembre 2007.

Nel marzo del 2010, la Regione Piemonte ha bandito la gara per l'affidamento di parte del servizio di trasporto ferroviario regionale.

Nell'estate scorsa, la nuova Amministrazione regionale ha sospeso, sino alla fine dello scorso mese di ottobre – termine recentemente prorogato sino alla fine di novembre – la suddetta gara riservandosi, per quella data, di far conoscere i propri intendimenti al riguardo.

A tutt'oggi, pertanto, Trenitalia effettua il servizio in Piemonte in assenza di Contratto di Servizio mentre il Contratto di Servizio 2009/2014 con la Regione Liguria è stato da tempo formalmente sottoscritto ed è, quindi, pienamente operativo.

In conclusione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non può che attendere la conclusione delle gare per l'affidamento dei servizi ferroviari regionali del Piemonte per poter eventualmente valutare, nel contesto normativo sopra citato, eventuali interventi tramite anche l'Osservatorio sul trasporto pubblico locale istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300 della legge 244 2007 che consentirà al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di verificare a livello nazionale criticità quale quella evidenziata nell'interrogazione in esame comunicandole agli enti territoriali competenti affinché adottino i necessari provvedimenti.

ALLEGATO 3

5-03618 Stradella: Concessione tra le società Ferrovie dello Stato e Arenaways per l'esercizio del trasporto ferroviario sulla linea Torino-Alessandria-Milano.

5-03811 Lovelli: Modalità di esercizio del servizio di trasporto ferroviario sulla linea Torino-Milano da parte della società Arenaways.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Per un migliore chiarimento della problematica sollevata con l'interrogazione in discussione, si ritiene opportuno ricordare che, nel rispetto delle direttive europee di settore, un'impresa per poter svolgere servizi di trasporto ferroviario deve possedere opportuna licenza rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, deve altresì ottenere un certificato di sicurezza dalla competente Agenzia per la sicurezza ferroviaria e, infine, deve stipulare un contratto per la concessione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura con il gestore della rete.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rilascia alle imprese che ne facciano richiesta e dopo aver verificato il possesso dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale, la licenza, ai sensi degli articoli 7 e 8 del decreto legislativo 188/2003, che legittima l'espletamento dei servizi di trasporto merci e passeggeri per ferrovia. Successivamente al rilascio della licenza, la competenza del Ministero si esplica nel monitoraggio del mantenimento dei requisiti da parte dell'impresa ferroviaria.

Nel caso specifico della società Arenaways, l'allora Ministero dei trasporti ha rilasciato alla stessa la licenza n. 47 in data 6 luglio 2007 ed ha concesso il titolo autorizzatorio necessario per l'espletamento del servizio di trasporto passeggeri per ferrovia in ambito nazionale con decreto ministeriale 106T del 1° aprile 2008. La società Arenaways ha poi ottenuto la certificazione di sicurezza per i servizi da espletare in data 26 agosto 2009.

La società Arenaways ha quindi attivato i servizi dalla stessa offerti sulla linea Milano-Torino.

Per quanto riguarda la mancata concessione alla Arenaways di fermate intermedie tra Milano e Torino, oggetto dell'interrogazione presentata dal deputato Lovelli, si conferma che lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario passeggeri richiesto dalla Arenaways sulla tratta in questione con distinte fermate intermedie ha carattere regionale e può compromettere dunque l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico in termini di redditività dell'impresa ferroviaria Trenitalia titolare dei contratti di servizio con le Regioni Piemonte e Lombardia.

L'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari URSF ha pertanto stabilito le limitazioni di cui al comma 2 dell'articolo 59 della legge 23 luglio 2009, n. 99 limitando le tracce della Arenaways sulla direttrice in questione alle sole fermate di Milano e Torino.

Il servizio offerto dalla impresa Arenaways deve quindi assumere un carattere di media-lunga percorrenza e non anche di tipo regionale in modo dunque da non interferire con i servizi per i quali è previsto invece un contributo pubblico.

Tuttavia, ai sensi del comma 4 dell'articolo 59 della citata legge 99/2009, le parti interessate potranno richiedere il riesame della decisione dell'URSF a seguito della stipula del contratto di servizio ponte tra l'impresa Trenitalia e la Regione Piemonte.

ALLEGATO 4

5-03640 Valducci: Rilascio e rinnovo della patente per i soggetti affetti da diabete.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto rilevato con l'interrogazione in esame, si comunica che è stato predisposto un nuovo decreto ministeriale, attualmente alla firma del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per il recepimento della direttiva 2009/112/CE in materia di certificazione dell'idoneità psicofisica alla guida di veicoli a motore.

La bozza del decreto è stata predisposta sulla base di un approfondito esame svolto da uno specifico gruppo di lavoro nominato con decreto dirigenziale del Ministero della salute. Del gruppo hanno fatto parte funzionari medici del Ministero della salute, funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, medici esperti in materia di certificazione per l'idoneità alla guida di veicoli a motore e medici specializzati nel tipo di patologie prese in considerazione dalla direttiva in argomento.

Per quel che concerne i soggetti affetti da diabete, la bozza del decreto in argomento prevede che per il conseguimento o la conferma di validità della patente di guida delle categorie A, B e BE l'accertamento dei requisiti del candidato o del conducente affetto da diabete mellito sia effettuato dal medico monocratico di cui al comma 2 dell'articolo 119 del Codice della strada, previa acquisizione del parere di un medico specialista in diabetologia o con specializzazione equipollente (ai sensi del DM 30 gennaio 1998 e successive

modifiche e integrazioni) operante presso le strutture pubbliche o private accreditate e convenzionate.

In caso di presenza di comorbidità o di gravi complicanze che possono pregiudicare la sicurezza alla guida il giudizio di idoneità è demandato alla commissione medica locale.

Per i candidati o i titolari di patente di guida delle categorie C, CE, D e DE, la bozza del nuovo testo normativo prevede che in caso di trattamento con farmaci che possano indurre ipoglicemie gravi, l'accertamento è svolto dalla commissione medica locale, avvalendosi di consulenza da parte di un medico specialista in diabetologia o specializzazione equipollente (ai sensi del citato DM 30 gennaio 1998) operante presso le strutture pubbliche o private accreditate e convenzionate.

In questi casi, la patente di guida può essere rilasciata o confermata di validità per un periodo massimo di tre anni o per un periodo inferiore in relazione all'età.

Per i candidati o conducenti affetti da diabete mellito in trattamento solo dietetico o con farmaci che non inducono ipoglicemie gravi, in monoterapia o in associazione tra loro, il limite massimo di durata della patente di guida, in assenza di complicanze che interferiscano con la sicurezza alla guida, può essere fissato secondo i normali limiti di legge previsti in relazione all'età.

ALLEGATO 5

5-03701 Monai: Ipotesi di soppressione, da parte di Trenitalia SpA, di numerosi collegamenti ferroviari in Calabria e conseguenti gravi possibili disagi per gli utenti.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Per quanto attiene la paventata ipotesi di riduzione dei servizi ferroviari riguardanti la regione Calabria, si premette che la rimodulazione dell'assetto ferroviario in vigore dal prossimo dicembre interessante la direttrice nord/sud, caratterizzata da una domanda sempre più insufficiente a compensare gli elevati costi, sono nella maggior parte contrattualizzati con Trenitalia s.p.a. che assicura tale offerta, commercialmente in perdita, in quanto sovvenzionata da risorse pubbliche.

L'equilibrio tra le risorse a disposizione e le perdite che tali collegamenti presentano va quindi costantemente ridefinito attraverso manovre correttive che riconducano l'intero perimetro dei collegamenti ferroviari oggetto del Contratto di servizio nazionale alle dimensioni supportate dall'attuale stanziamento pubblico.

Tale offerta è stata interessata, nell'anno in corso, da una contrazione della domanda e quindi da un aumento dei costi soprattutto per quanto riguarda la linea adriatica e la Calabria jonica e, in misura ancor maggiore, per le « antenne » presenti nella lunga percorrenza.

Le modifiche che saranno apportate all'offerta ferroviaria prevedono variazioni alle linee della lunga percorrenza i cui orari e fermate verranno ridefiniti per venire incontro alle necessità di tale tipo di trasporto senza comprimere l'attuale richiesta. Complessivamente, prevedendo nuovi collegamenti di lunga percorrenza da Reggio Calabria, la nuova offerta non verrà modificata in diminuzione quanto piuttosto modulata in una diversa articolazione delle relazioni.

Per quanto riguarda quindi gli specifici servizi interessanti il territorio calabrese, Ferrovie dello Stato ha fatto conoscere che il servizio di trasporto aggiuntivo Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo (denominato « Tamburello »), citato dagli Interroganti, è regolato da una Convenzione del dicembre 2007, stipulata tra Ministero dei trasporti e Ferrovie dello Stato che ha introdotto il suddetto servizio a seguito di una circostanza di emergenza, quale l'avvio dei lavori sul tratto reggino dell'autostrada A3, con riduzione ad una carreggiata destinandosi a tal fine specifiche risorse economiche.

A seguito della risoluzione del rapporto negoziale citato (e della conseguente cessazione del servizio cosiddetto « Tamburello »), da dicembre prossimo per la relazione metropolitana Melito Porto Salvo-Rosarno verrà attuata una rimodulazione dell'offerta dei treni regionali attraverso un nuovo progetto strutturato secondo il criterio del « cadenzamento orario », mirato ad assicurare principalmente la mobilità delle fasce orarie pendolari a maggiore frequentazione incrementando, peraltro, la regolarità del servizio.

La nuova programmazione, razionalizzando l'offerta laddove attualmente risulta ridondante, mantiene comunque un livello di servizio adeguato a soddisfare le esigenze di mobilità delle località dove si sviluppa il maggior flusso di traffico.

Inoltre, l'immissione in servizio sulla relazione metropolitana di cui trattasi dei mezzi a trazione elettrica ALE 803 — in luogo di quelli a trazione diesel oggi im-

piegati – consentirà di offrire un maggior numero di posti e migliorare l'affidabilità del servizio.

Relativamente all'Eurostar Lamezia Terme-Roma, dal 13 settembre scorso, è stata soppressa la coppia di Frecciargento (ES Fast 9368-9381) Lamezia Terme-Roma – citata dagli Interroganti – che era stata istituita nel dicembre 2009 ed era effettuata da Trenitalia a rischio d'impresa (senza, cioè, alcuna contribuzione pubblica). Tale provvedimento si è reso ne-

cessario a causa degli indici di frequentazione estremamente ridotti registrati nel corso del 2010 (mediamente inferiori al 30 per cento dei posti disponibili), che determinavano costi di produzione superiori ai ricavi da traffico; la relazione Calabria-Roma continua attualmente ad essere servita da tre coppie di treni Eurostar e da un'altra coppia di Eurostar Fast Frecciargento (per un totale di otto treni), a cui si aggiungono altri collegamenti diretti giornalieri Intercity e Notte.