

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-00363 Mongiello: Limitazioni alla guida per i conducenti neopatentati nel primo anno dal conseguimento della patente	114
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	116
5-00765 Cominelli: Gravi conseguenze per i cittadini derivanti dall'ipotesi di soppressione dei collegamenti ferroviari interregionali tra le regioni Veneto e Lombardia	115
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	117
5-00826 Biasotti: Rischio connesso allo svolgimento della prova pratica in ambito autostradale, per il conseguimento della patente di guida	115
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	119

INTERROGAZIONI

Giovedì 19 settembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 14.

5-00363 Mongiello: Limitazioni alla guida per i conducenti neopatentati nel primo anno dal conseguimento della patente.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Colomba MONGIELLO (PD), replicando, si dichiara soddisfatta per la risposta resa dal rappresentante del Governo riguardo alla questione sollevata nella propria interrogazione. Nel sottolineare la propria attenzione ai pericoli

della strada e alle norme di tutela dei giovani durante la circolazione, osserva che la disposizione che vieta ai neopatentati la guida di mezzi la cui potenza è superiore a 55KW/t impone alle famiglie, nella maggior parte dei casi, l'acquisto di un veicolo specifico per il conducente neopatentato per un solo anno, dal momento che, trascorso un anno, decade il divieto di guida di mezzi più potenti. Rileva inoltre un elemento di incongruenza presente nella normativa relativa alla circolazione, che consente al titolare di foglio rosa di guidare mezzi di qualsiasi potenza, purché affiancati da un soggetto con qualità di istruttore, possibilità che non è più consentita una volta conseguita la patente. Rileva quindi che, in assenza di un mezzo di potenza inferiore al limite stabilito, e in assenza di risorse per l'acquisto di tale mezzo, il conducente che ha conseguito la patente non può guidare per la durata di un anno, con conseguenze anche sul mantenimento della capacità di guida. Esprime soddisfazione per l'attenzione del Governo su tale questione e

auspica l'adozione di iniziative normative che permettano il superamento delle problematiche intervenute in relazione all'applicazione della disposizione oggetto dell'interrogazione.

5-00765 Cominelli: Gravi conseguenze per i cittadini derivanti dall'ipotesi di soppressione dei collegamenti ferroviari interregionali tra le regioni Veneto e Lombardia.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Alessia ROTTA (PD), replicando in qualità di cofirmataria, si dichiara soddisfatta della risposta resa dal sottosegretario, soprattutto nella parte in cui si precisa che il Governo valuterà, nel rispetto delle proprie competenze, gli effetti della programmazione ferroviaria interregionale tra Veneto e Lombardia, che, a suo giudizio, mostra delle criticità legate a soppressioni di treni su tratte assai rilevanti, come la Milano-Venezia, che non appaiono motivate dalle esigenze di trasporto. Auspica quindi che il Governo possa intervenire per far sì che siano messe in campo delle politiche di trasporto efficaci e che non siano decurtate ulteriormente le risorse destinate al trasporto ferroviario, come avvenuto da ultimo con il decreto-legge n. 102 del 2013.

5-00826 Biasotti: Rischio connesso allo svolgimento della prova pratica in ambito autostradale, per il conseguimento della patente di guida.

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

Sandro BIASOTTI (Pdl), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta, dalla quale emerge che la questione evidenziata nella propria interrogazione sarà affrontata dal Governo in modo specifico. Al riguardo fa presente che l'autostrada di Genova presenta una situazione del tutto peculiare e assai diversa dalle altre autostrade del Paese, poiché è un'infrastruttura posizionata per larghi tratti in territorio montano, a sole due corsie e percorsa da numerosi mezzi pesanti, essendo l'arteria naturale di collegamento con il porto di Genova. Auspica, quindi, che venga lasciata la discrezionalità della scelta di effettuare o meno la prova pratica in autostrada all'esaminatore e che non sia previsto il suo svolgimento in via obbligatoria, come attualmente stabilito dagli uffici territoriali della motorizzazione civile.

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

La seduta termina alle 14.20.

ALLEGATO 1

5-00363 Mongiello: Limitazioni alla guida per i conducenti neopatentati nel primo anno dal conseguimento della patente.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La problematica segnalata dall'onorevole interrogante è ben nota al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Preliminarmente, ricordo che l'articolo 18 della legge n. 120 del 2010, peraltro ponendosi sulla stessa scia della disposizione introdotta dal decreto-legge n. 117 del 2007, ed al fine di correggerne la portata, ha previsto che ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio, è esclusa la possibilità di condurre autoveicoli aventi una potenza specifica riferita alla tara superiore a 55 kW/t, con l'ulteriore limitazione della potenza massima pari a 70 kW per i veicoli di categoria M1.

L'obiettivo di tali disposizioni, che muove dalla constatazione di una particolare significatività del dato relativo all'incidentalità dei giovani conducenti causata dall'eccesso di velocità e/o difficoltà di governare un veicolo particolarmente potente, è da individuare in un approccio graduale alla guida dei veicoli con più elevate prestazioni.

Tuttavia, come segnalato dall'onorevole interrogante, l'applicazione della norma rileva alcuni profili di criticità:

numerosi utenti lamentano la necessità di dover procedere all'acquisto, per un

solo anno, di un veicolo *ad hoc* per il neopatentato;

inoltre, l'accertamento della violazione, per essere effettivo, deve essere necessariamente contestato nell'immediatezza;

infine, il titolare di foglio rosa, con persona in qualità di istruttore seduta al suo fianco può guidare veicoli di qualunque rapporto tara-potenza, ma, una volta conseguita la patente tale possibilità non gli è più consentita.

Al riguardo, mi preme assicurare che le criticità segnalate sono, ad oggi, oggetto di valutazione da parte del MIT al fine di poter procedere al superamento delle stesse.

Concludo ricordando che è all'esame della IX Commissione il disegno di legge delega (A.C. 731) per la riforma del codice della strada e che in tale sede confluirà anche il disegno di legge delega di iniziativa governativa, di analogo contenuto, recentemente approvato dal Consiglio dei ministri, nell'attuazione dei quali potrà essere attentamente considerato quanto auspicato dall'interrogante.

ALLEGATO 2

5-00765 Cominelli: Gravi conseguenze per i cittadini derivanti dall'ipotesi di soppressione dei collegamenti ferroviari interregionali tra le regioni Veneto e Lombardia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Devo preliminarmente far presente che, come è noto, ormai da molti anni, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), la programmazione e la gestione dei servizi regionali rientrano nelle competenze delle singole regioni – nel caso specifico della regione Veneto – i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da contratti di servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle stesse regioni, nonché i relativi *standard* qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Al riguardo, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha comunicato che l'attuale modello di esercizio-offerta commerciale, soggetto, come appena detto, a contratto di servizio con la regione Veneto e pertanto ad esso vincolato, verrà modificato a partire da dicembre prossimo.

Con il nuovo orario per il 2014, infatti, la regione Veneto, nell'ambito delle proprie competenze, ha previsto un progetto di riorganizzazione complessiva del servizio ferroviario regionale sull'intero territorio, che porterà, fra l'altro, all'introduzione di un'offerta di tipo cadenzato.

Nel suddetto progetto, per le attuali 4 coppie di treni regionali diretti Venezia-Milano (e viceversa) è stata programmata la limitazione a Verona, da dove sarà possibile, con cambio, raggiungere il capoluogo lombardo o viceversa.

L'attivazione del cadenzamento, che determina una maggiore regolarità dei

servizi, consentirà anche un miglioramento generalizzato del sistema della mobilità su ferro in Veneto.

Peraltro, nel trascorso mese di luglio, la regione Veneto ha svolto una serie di incontri istituzionali sul territorio, finalizzati ad illustrare nel dettaglio, per ogni singolo bacino di traffico, il progetto di riorganizzazione complessiva dei servizi regionali e a raccogliere eventuali suggerimenti e osservazioni.

Da ultimo, devo evidenziare che fermo restante, come ho prima accennato, la competenza regionale nell'ambito della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi ferroviari regionali è, tuttavia, evidente la necessità di un coordinamento tra le regioni e lo Stato al fine di definire gli interventi da realizzare in relazione alla programmazione medesima.

In proposito, giova ricordare l'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012 che, nel sostituire l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, ha previsto, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario.

Lo stanziamento di tale Fondo, per l'anno 2013, ammonta a 4.929 milioni di euro, corrispondente a circa il 75 per cento delle risorse pubbliche di parte corrente destinate al settore.

La norma in argomento ha lo scopo di incentivare le regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi ed uniformi a livello nazionale, di efficientamento

mento e razionalizzazione, criteri questi definiti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013, emanato ai sensi del comma 3 del citato articolo 16-*bis*.

L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, dovrebbe consentire la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

In sostanza la riprogrammazione dovrebbe essere mirata:

alla scelta del vettore più idoneo in relazione alla domanda;

all'eliminazione di qualunque sovrapposizione di servizi non giustificata (ferro-gomma, gomma-gomma, ferro-ferro).

In tale quadro, la riprogrammazione dei servizi effettuata dalla regione Veneto nel rispetto dei criteri di efficientamento e razionalizzazione previsti dal richiamato articolo 16-*bis*, diventa, pertanto, elemento

essenziale per verificare, in termini concreti, le ipotesi di riorganizzazione e sviluppo del trasporto ferroviario sul territorio veneto e, nel contempo, per permettere alla stessa regione di valutare e proporre le modalità di trasporto più idonee.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal canto suo, avrà cura di verificare gli effetti prodotti dalla corretta programmazione, avvalendosi anche dell'Osservatorio sulle politiche del TPL di cui alla legge n. 244 del 2007, attivato solo nel 2011 a causa della carenza di risorse necessarie per il suo funzionamento.

Tale verifica è diretta a ripartire tra le regioni a statuto ordinario le somme stanziare sul fondo per il finanziamento del TPL con la previsione, qualora la regione non esegua tale efficientamento e razionalizzazione di una penalizzazione corrispondente ad una riduzione, nel limite massimo del 10 per cento, delle risorse ad essa destinate.

ALLEGATO 3

5-00826 Biasotti: Rischio connesso allo svolgimento della prova pratica in ambito autostradale, per il conseguimento della patente di guida.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'onorevole interrogante pone all'attenzione del Governo le criticità connesse allo svolgimento della prova pratica per il conseguimento della patente di guida sul territorio di Genova.

In particolare, l'interrogante, facendo riferimento al decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, che recepisce la direttiva 2006/126/CE in materia di patenti di guida, nonché alla circolare applicativa del MIT del 24 gennaio 2013, chiede di conoscere in via interpretativa l'esatta portata della locuzione « se possibile » in relazione all'effettuazione della prova pratica su strade al di fuori del centro abitato, su superstrade ed autostrade (o simili) nonché su diversi tipi di strada urbana, rappresentativi delle diverse difficoltà che il futuro conducente dovrà affrontare.

Al riguardo, appare utile ricordare che la disposizione del citato decreto legislativo n. 59 del 2011, nel recepire la richiamata direttiva n. 126 del 2006, ne replica integralmente il contenuto.

Dalla formulazione delle predette norme non si evince un divieto assoluto di utilizzare percorsi alternativi alle autostrade e superstrade, per cui tale possibilità, tenuto conto dello stato dei luoghi, è rimessa, caso per caso, alla valutazione del soggetto esaminatore.

Assicuro, comunque, che attesa l'effettiva delicatezza della questione sollevata, la stessa sarà oggetto di approfondito esame presso i competenti uffici del MIT, anche a livello periferico, al fine di assicurare linee interpretative omogenee in ordine alla portata della locuzione « se possibile » tenendo conto delle peculiarità di ogni caso concreto.