SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

n. 124

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 3 al 23 agosto 2004)

INDICE

BERGAMO: sulla modifica della segnaletica stradale in una zona dell'isola di Pellestrina (4-06703) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* *Pag.* 7111

FABRIS: sulla circolazione dei veicoli eccezionali (4-06791) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7111

FALCIER ed altri: sul riconoscimento di un titolo di responsabile tecnico in materia di revisione di veicoli a motore (4-06841) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7113

FLORINO: sull'obbligo del patentino per la guida dei ciclomotori (4-06849) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7115

MORSELLI: sull'obbligo del patentino per la guida dei ciclomotori (4-06736) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* *Pag.* 7116

PETERLINI ed altri: sull'obbligatorietà del casco per i ciclisti minorenni (4-06879) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 7119

SPECCHIA: sull'obbligo del patentino per la guida dei ciclomotori (4-06950) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7117

STANISCI: sulle tariffe ferroviarie in Puglia (4-04730) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 7120

TIPOGRAFIA DEL SENATO (350)

BERGAMO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in data 7.8.2002 è stato proposto, ai sensi dell'articolo 74 del decreto del Presidente della Repubblica 12.12.1992, n. 495, dai coniugi Ballarin Giovanni e Scarpa Maria Teresa, ricorso gerarchico per l'annullamento del provvedimento del vice sindaco di Venezia n. 195 del 17.6.2002 con il quale si modifica la segnaletica stradale in una zona dell'Isola di Pellestrina (Venezia);

con nota prot. n. 1872 del 16.9.2002 è stata avviata istruttoria da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con preventiva richiesta di documenti agli Enti locali interessati, per dare adeguata risposta al suddetto ricorso;

a tutt'oggi non è stata emessa alcuna decisione da parte del Ministero,

si chiede di sapere se e quali misure si intenda prendere per dare una pronta risposta in merito al ricorso gerarchico di cui in premessa, considerato che l'incertezza relativa alla mancata definizione della questione rischia di generare gravi problemi di circolazione e sicurezza stradale.

(4-06703)

(29 aprile 2004)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, si comunica che il ricorso gerarchico presentato dai coniugi Ballarin Giovanni e Scarpa Maria Teresa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avverso il comune di Venezia per l'annullamento del provvedimento n. 195 del 17 giugno 2002 è stato respinto con decreto ministeriale n. 819 del 21 aprile 2004 e comunicato alle parti interessate con lettera prot. n. 1745 del 5 maggio 2004.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Tassone

(2 agosto 2004)

FABRIS. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che, con riferimento agli articoli 10, 61 e 62 del nuovo codice della strada, nonché al decreto del Ministro dei lavori pubblici del 18 luglio 1997 e agli articoli 9 e successivi del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (decreto del Presidente della Re-

pubblica 16 dicembre 1992, n. 495), previamente si debbono distinguere i veicoli eccezionali (in quanto costituiti da veicoli che, per costruzione, superano i limiti di sagoma o di massa prescritti dal nuovo codice della strada) dai trasporti in condizione di eccezionalità (in quanto effettuati mediante il trasporto di cose, nei termini indicati all'art. 10, comma 2, del nuovo codice della strada);

che la circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizione di eccezionalità è soggetta al previo rilascio di specifica autorizzazione (come previsto dall'art.10, comma 6, del nuovo codice della strada) rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari ovvero dalle regioni per la rimanente rete viaria, salvo quanto stabilito al comma 2, lettera *b)*, dell'art. 10;

che le modalità ed i tipi di autorizzazioni da rilasciare in tali casi sono dettagliatamente descritte negli articoli 13 e seguenti del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495);

che per quanto concerne la scorta, tecnica o di polizia, di tali veicoli può essere prevista in sede di rilascio dell'autorizzazione (ove sono prescrivibili anche percorsi specifici), ma non è obbligatoria;

che, per quanto riguarda le caratteristiche costruttive dei veicoli eccezionali e di quelli adibibili a trasporti in condizioni di eccezionalità, sono richiamate dagli articoli 9 e seguenti del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495);

considerato che sempre più spesso la circolazione stradale risulta fortemente rallentata a causa della presenza sulle strade, pure durante le ore diurne, di veicoli eccezionali ovvero di trasporti che avvengono in condizioni di eccezionalità,

si chiede di sapere:

quali siano i motivi per i quali non sia ancora stato previsto di regolarizzare l'orario del traffico dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità di cui all'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni e integrazioni;

se non si ritenga opportuno intervenire in tal senso, al fine di stabilire una nuova normativa che disciplini in modo organico e specifico gli orari di circolazione ai quali dovranno essere assoggettati i veicoli eccezionali, veicoli che, nella loro configurazione di marcia, spesso superano di gran lunga, anche se per specifiche esigenze funzionali, i limiti di sagoma o massa fissati dagli articoli 61 e 62 del nuovo codice della strada, e, conseguentemente creano numerosi problemi alla circolazione degli altri veicoli;

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza del fatto che sempre più spesso la circolazione stradale risulta fortemente rallentata a causa della presenza sulle strade, pure durante le ore diurne, di veicoli eccezionali ovvero di trasporti che avvengono in condizioni di eccezionalità;

se non sia il caso di emanare delle direttive volte ad assoggettare i trasporti ed i veicoli eccezionali non solo ad una specifica autorizzazione

alla circolazione, rilasciata come rilevato in premessa dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade, ma pure a specifici orari di circolazione il cui rispetto sia garantito direttamente dal controllo operato della Polizia stradale.

(4-06791)

(18 maggio 2004)

Risposta. – In riferimento alle problematiche evidenziate nell'atto ispettivo cui si risponde si fa presente che la materia dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità è esaurientemente e capillarmente trattata dall'articolo 10 del codice della strada e negli articoli da 9 a 20 del regolamento di esecuzione e di attuazione.

Per quanto riguarda la disciplina dell'orario, essa è trattata dall'articolo 16, comma 1, del regolamento. Nel provvedimento di autorizzazione, emesso dall'ente proprietario della strada, tra le altre prescrizioni di carattere generale, infatti, sono stabiliti anche gli eventuali periodi temporali (orari e giornalieri) in cui la circolazione non è autorizzata, in funzione di specifici elementi conoscitivi circa i tratti di strada interessati.

Si rammenta inoltre che l'articolo 10, comma 10, del codice della strada subordina il rilascio dell'autorizzazione alla compatibilità con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione stradale.

Si rappresenta, infine, che ai sensi dell'articolo 17, comma 4, del regolamento è facoltà dell'amministrazione concedente revocare o sospendere in qualunque momento l'efficacia di ciascuna autorizzazione, quando risulti incompatibile con le condizioni sopra indicate.

Da quanto sopra esposto non si ritiene ravvisabile alcuna necessità di un'ulteriore disciplina della materia, essendo questa già strettamente regolamentata. L'imposizione di orari di circolazione mediante intervento legislativo potrebbe, infatti, risultare contrastante con l'uso della strada, anche in relazione al traffico sulle tratte interessate, la cui variabilità è nota solo all'ente proprietario.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Tassone

(2 agosto 2004)

FALCIER, SAMBIN, ARCHIUTTI, PASINATO, TREDESE, DE RIGO. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

il giovane Federico Rorato ha chiesto alla Provincia di Venezia il riconoscimento del titolo di responsabile tecnico in materia di revisione veicoli a motore ai sensi dell'art. 105 del decreto legislativo n. 112/98;

l'interessato è in possesso del diploma di licenza linguistica conseguito presso il Liceo linguistico europeo giuridico-economico «Brandolini Rota» di Oderzo nell'anno scolastico 1999/2000;

l'art. 240 del regolamento del nuovo codice della strada prevede per lo svolgimento dell'attività in questione il possesso di alcuni titoli di studio;

accertato che le autorità scolastiche locali, opportunamente interessate, hanno riconosciuto la validità, ma non l'equipollenza, del titolo di studio in possesso dell'interessato a diploma finale di scuola secondaria di secondo grado,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non intendano chiarire che il giovane Federico Rorato, in possesso del diploma di studio di licenza linguistica, può esercitare l'attività di responsabile tecnico ai sensi dell'art. 105 del decreto legislativo n. 112/98.

(4-06841)

(25 maggio 2004)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, si chiarisce innanzitutto che la disciplina relativa ai requisiti personali e professionali dei responsabili tecnici delle operazioni di revisione dei veicoli non è contenuta nell'articolo 105 del decreto legislativo n. 112 del 1998, bensì nell'articolo 240 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, regolamento di esecuzione ed attuazione del nuovo codice della strada.

Infatti l'articolo 105 del decreto legislativo n. 112 del 1998 rappresenta esclusivamente la norma in forza della quale il legislatore ha devoluto alle regioni ed agli enti locali una serie di funzioni in materia di trasporti; in particolare la medesima norma ha trasferito alle province le competenze amministrative in materia di autorizzazione delle officine di autoriparazione allo svolgimento delle attività di revisione dei veicoli a motore già assoggettate a regime di concessione ai sensi del previgente articolo 80, comma 8, del nuovo codice della strada.

Ciò premesso il citato articolo 240, comma 1, lettera *g)*, del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 prescrive che, per quanto concerne i requisiti professionali, il responsabile tecnico deve aver conseguito «un diploma di perito industriale di geometra o di maturità scientifica ovvero un diploma di laurea o di laurea breve in ingegneria».

Dal tenore letterale della norma si ricava che l'elencazione è tassativa e non ammette equipollenze tra titoli di studio.

Si conferma, pertanto, che in base alla legislazione vigente il diploma di licenza linguistica di cui è in possesso il signor Federico Rorato non

rappresenta il titolo professionale utile al fine dell'esercizio dell'attività di responsabile tecnico delle operazioni di revisione dei veicoli.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Tassone

(2 agosto 2004)

FLORINO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che dal 1° luglio decorre il termine dell'obbligo del patentino per i conducenti di *scooter*;

che la Motorizzazione ha già rilasciato 34.000 patentini, ma ammonta a un milione il numero dei ciclomotoristi che, se fermati senza il predetto patentino, rischiano un'ammenda di 516 euro e il fermo amministrativo del veicolo per 60 giorni;

che per i recidivi si applica la sanzione di 2065 euro;

che l'ANCMA – Associazione dei costruttori di motocicli – ha chiesto, nei giorni scorsi, il rinvio dell'obbligo di un anno o, in alternativa, la sospensione delle sanzioni per lo stesso periodo;

che la Motorizzazione civile avrebbe attribuito la responsabilità dei ritardi alle scuole, nonostante il Ministero delle infrastrutture stia garantendo il monitoraggio quotidiano dell'andamento degli esami;

che le scuole motivano i predetti ritardi a causa della mancata erogazione dei finanziamenti destinati ai corsi, gratuiti per gli studenti; il 7,5% delle multe effettuate dalla polizia e dai carabinieri avrebbe dovuto finanziare i costi dei corsi medesimi;

che nel 2003 l'ammontare delle multe effettuate è stato di circa 230 milioni di euro, 27 milioni dei quali avrebbero dovuto essere destinati ai corsi;

che secondo quanto evidenziato dall'ANCMA tale situazione provocherà effetti negativi sui costruttori dei ciclomotori, i quali hanno registrato una diminuzione del 20% negli ordini del mese di aprile ed il completo tracollo nel mese di maggio;

che un'inchiesta della Doxa ha fornito, di recente, i dati che mostrano la preoccupante dimensione del problema: 702.460 è il numero degli studenti degli istituti medi e superiori che hanno chiesto alla scuola l'attivazione del corso; 200.000 il numero degli studenti che hanno concluso il corso; 34.000 il numero dei certificati rilasciati dagli uffici della motorizzazione;

che sembrerebbe, tuttavia, che non tutti gli istituti fossero a conoscenza della obbligatorietà dei corsi predetti,

l'interrogante chiede di sapere:

se la somma di 27 milioni di euro del 2003 derivante dalle multe e destinata ai corsi sia stata interamente erogata;

se risponda al vero il dato fornito dalla Doxa, secondo il quale non tutti gli istituti sarebbero a conoscenza dell'obbligatorietà dei corsi;

in caso affermativo, quali siano i motivi;

se non si ritenga di valutare l'opportunità di una proroga dell'obbligo del patentino per i conducenti di *scooter*.

(4-06849)

(25 maggio 2004)

MORSELLI – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e delle attività produttive* – Premesso che:

l'applicazione della legge che introduce l'obbligatorietà, per i giovani dai 14 ai 17 anni, del patentino per la guida di ciclomotori sta procedendo con difficoltà sia per i tempi applicativi che per le modalità didattiche adottate, complessivamente inadeguate rispetto alle finalità e agli obiettivi che questo provvedimento voleva determinare mettendo in relazione il Codice della Strada con le più avanzate normative europee finalizzate a migliorare l'offerta formativa della scuola nell'insegnamento dell'educazione stradale in un paese ad elevata motorizzazione;

a parte la mancata gratuità di un certificato di abilitazione (circa euro 33) inserito dentro l'obbligo scolastico, la qualità dell'offerta formativa è carente nell'insegnamento pratico e sulla prevenzione antinfortunistica: in altre parole un conto è disporre di un certificato di guida, un altro è saper insegnare a guidare. In questo contesto non si è realizzata una sinergia fra i provvedimenti nazionali e quelli a livello decentrato, con la mancata previsione di un capitolo di spesa dedicato ad iniziative per l'educazione stradale con il prelievo del 7,5% del monte contravvenzioni e con il mancato finanziamento del 3º Piano di Sicurezza Stradale;

le insufficienze di mezzi, di contenuti e di tempo hanno reso problematica se non impossibile la conclusione degli esami per 1.300.000 ragazzi e ragazze in modo che dispongano del certificato di abitazione il 1º luglio 2004, giorno di entrata in vigore del provvedimento. Tutto questo rende evidente l'esigenza di implementare qualità e quantità dell'offerta formativa scolastica utilizzando l'apporto di competenze interne ed esterne, mettendo in «rete» mondo dell'istruzione, dell'impresa e del lavoro per coprire il fabbisogno formativo esistente, promuovendo, al tempo stesso, l'incentivazione di stili di guida più responsabili e normative più semplici e chiare nella consapevolezza, come sostenuto dalla Conferenza episcopale francese, che la strada non si prende ma si condivide;

i primi dati degli esami evidenziano alte percentuali di respinti all'esame (50-70%), segno che la preparazione è insufficiente e necessita di metodologie formative maggiormente adeguate;

dal dibattito aperto in Emilia-Romagna su questi temi e su quelli di un aumento degli infortuni sul lavoro e sulla strada, riguardanti l'area dei giovani e della flessibilità, sono scaturite alcune proposte dalla società civile, da parte dell' A.D.M.I.U.S./ENDAS e da Sicurstrada, particolarmente significative, come quella di assegnare un valore alla responsabilità ed alla condivisione perché la sicurezza è il risultato dell'impegno di tutti,

si chiede di sapere:

quale sia l'opinione dei Ministri in indirizzo in merito;

se non ritengano opportuno:

lo slittamento al 1° gennaio 2005 dell'obbligo del certificato d'idoneità alla guida di ciclomotori per minorenni fra i 14 e i 17 anni in modo da coinvolgere l'intera popolazione interessata e per non penalizzare il settore delle due ruote (50cc), in quanto senza certificato i ragazzi rinuncerebbero a guidare tale tipologia di mezzi;

la riformulazione dei contenuti didattici predisponendo programmi formativi adeguati comprensivi dell'insegnamento della prevenzione antinfortunistica su strada;

allargare la Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale all'Ufficio Nazionale del Servizio Civile inserendo nella missione del servizio, riferita ai principi costituzionali di solidarietà, l'impegno a rimuovere le cause di emarginazione, esclusione e disagio sociale con l'inserimento dell'educazione stradale e della prevenzione antinfortunistica nelle proprie finalità;

la creazione di una leva di istruttori, attingendo dall'area del mercato del lavoro, dell'associazionismo sociale e dal volontariato, dell'educazione stradale e della prevenzione antinfortunistica con il rilascio di un titolo professionale utile ad esercitare l'insegnamento su incarico degli Enti di comprovata esperienza riconosciuti da codesto Ministero;

promuovere campagne di sensibilizzazione e di raccordo scuola/lavoro sulla cultura della sicurezza e della prevenzione nelle attività ed esperienze collegate all'applicazione del decreto legislativo sugli infortuni in ambito lavorativo, in particolare quelli *in itinere*;

il coordinamento fra le pubbliche amministrazioni, i Presidi e l'associazionismo abilitato all'insegnamento dell'educazione stradale nell'ambito di una originale collaborazione pubblico/privato sociale, prevedendo anche il coinvolgimento degli enti bilaterali delle parti sociali.

(4-06736)

(5 maggio 2004)

SPECCHIA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che a partire dal 1° luglio 2004 entrerà in vigore l'obbligo, per i ragazzi dai 14 ai 18 anni, di essere in possesso del prescritto certificato di abilitazione (patentino) per la guida dei ciclomotori, pena un'ammenda di 516 euro e il fermo amministrativo del mezzo per due mesi;

che purtroppo, a causa di ritardi burocratici da parte delle istituzioni scolastiche, impegnate tra l'altro negli esami interni di diploma di maturità, e della mole di lavoro che viene affrontata dagli Uffici della Motorizzazione, è prevedibile che non tutti i giovani interessati riusciranno a sostenere gli esami a *quiz* prescritti,

si chiede di conoscere:

quali siano le valutazioni del Ministro in indirizzo al riguardo;

se non ritenga necessario ed urgente un provvedimento di proroga del termine del 1° luglio 2004.

(4-06950)

(29 giugno 2004)

Risposta. (*) – L'introduzione nell'ordinamento italiano dell'obbligo di dotarsi di un certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori rappresenta una misura fortemente voluta dal Governo, che ne ha proposto l'adozione, dalle amministrazioni coinvolte, nonché dal Parlamento, che ne ha ratificato sia i contenuti sia i tempi di attuazione.

Tale disposizione, scaturita dalla sentita esigenza della società civile, rappresenta una innovazione importante che pone l'Italia all'avanguardia per il conseguimento dei più elevati *standard* di sicurezza nel campo della circolazione stradale anche rispetto agli altri Paesi dell'Unione europea, dove si registra analogo provvedimento solo in Portogallo.

Nel caso, l'Unione sta valutando con estremo interesse la possibilità di rendere la misura come obbligatoria in tutti i Paesi europei.

L'intervento riveste un significativo rilievo concorrendo a dare attuazione ad un'altra delle misure del cosiddetto «pacchetto sicurezza stradale» che, nell'ambito del programma del Governo, ha avuto un ruolo prioritario. Esso ha consentito di ottenere, per la prima volta, risultati decisamente positivi con una riduzione della mortalità per incidentalità stradale del 18,41 per cento nel periodo 1° luglio 2003 –15 giugno 2004 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Il Ministero dell'istruzione, deputato assieme alle autoscuole alla preparazione dei giovani candidati, avrebbe dovuto disporre, a copertura dei costi da sostenere, l'erogazione gratuita dei corsi, di una quota pari al 7,5 per cento dei proventi derivanti dalle multe mediante il trasferimento dal Ministero dell'economia e delle finanze allo stesso Dicastero dell'istruzione.

Per definire procedure e linee guida per la realizzazione dei suddetti corsi e per l'effettuazione dei conseguenti esami, già dall'autunno dell'anno 2003 sono stati avviati confronti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e quello dell'istruzione.

In particolare, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto per tempo ad istruire e qualificare 1000 propri ulteriori esaminatori che, aggiunti agli oltre 2500 già abilitati, costituiscono una risorsa idonea alla completa copertura della domanda su tutto il territorio nazionale. Tant'è che alla data del 29 giugno 2004 risultavano esaminati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti oltre 400.000 candidati a fronte delle 443.000 richieste di prenotazione.

Dei 400.000 candidati, circa 100.000 sono stati respinti mentre 290.000 hanno ottenuto il rilascio dei patentini.

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle tre interrogazioni sopra riportate.

Le richieste, con andamento costante dall'inizio del mese di giugno, sono incrementate di oltre 15.000 unità al giorno. Le strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono comunque in grado di garantire l'esaurimento delle richieste di esame pervenute.

In ogni caso, mentre si evidenzia l'impegno del Ministero dell'istruzione a proseguire anche nel mese di luglio i corsi, si rileva che il Dicastero dell'economia ha confermato la disponibilità dei fondi necessari.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è dunque in condizioni di reagire con efficacia al pur elevatissimo picco di domande comportato dalla contemporanea conclusione dei corsi.

Tutte le considerazioni che sono state qui presentate forniscono, ove ve ne fosse ulteriore bisogno, motivi a supporto della necessità di non procedere ad una proroga dell'entrata in vigore del provvedimento in questione, a tutto vantaggio della sicurezza dei cittadini e della credibilità dell'azione di Governo.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Tassone

(2 agosto 2004)

PETERLINI, THALER AUSSERHOFER, KOFLER. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e della salute.* – Premesso che:

molteplici studi e statistiche in materia di sicurezza stradale hanno rilevato che esiste una connessione fra l'uso del casco di protezione per ciclisti e la riduzione degli infortuni più gravi;

i bambini che usano la bicicletta nel tempo libero, nonché come mezzo di trasporto dei percorsi casa-scuola, rappresentano una fascia di utenti della strada più vulnerabile, che necessita di essere maggiormente protetta;

la prima e vera operazione di sicurezza rimane comunque quella della creazione di percorsi protetti per le biciclette,

si chiede di sapere se e quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano intraprendere per introdurre l'uso obbligatorio del casco per ciclisti di minore età e per promuovere nelle scuole una forte campagna a favore dell'utilizzo del casco protettivo per ciclisti in età adolescenziale superiore ai sedici anni.

(4-06879)

(26 maggio 2004)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, si fa presente che è attualmente all'esame della Presidenza del Consiglio dei ministri uno schema di disegno di legge delega per la «rivisitazione» del codice della strada. In tale contesto la questione dell'introduzione dell'obbligatorietà dell'uso del casco di protezione per i ciclisti minorenni, che il

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ritiene ampiamente condivisibile, potrà essere compiutamente dibattuta e trovare adeguata soluzione.

Quanto all'eventualità di promuovere nelle scuole una mirata attività di sensibilizzazione all'utilizzo del casco, si fa presente che l'art. 230 del codice della strada già prevede l'educazione stradale quale attività «obbligatoria» negli istituti di istruzione di ogni ordine e grado al fine di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto.

Naturalmente il meritorio impegno educativo delle strutture scolastiche non può essere disgiunto da quello primario ed ineliminabile da attuarsi in ambito familiare nei confronti di ogni giovane in età adolescenziale.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
Sospiri

(4 agosto 2004)

STANISCI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso che:

da notizie riferite dai giornali si apprende che i cittadini pugliesi pagano più degli altri i biglietti dei treni. Infatti, secondo quanto riportato su un dossier dell'associazione Cittadinanzattiva, in Puglia si pagano euro 51 per un abbonamento mensile di 35 chilometri, mentre in regioni quali il Molise per gli stessi chilometri il prezzo dell'abbonamento mensile sarebbe di euro 36,2. Lo stesso dossier ha rilevato che in Italia il trasporto è soprattutto privato e che è rimasta invariata, rispetto al 1970, la rete ferroviaria, con 16.091 chilometri di ferrovia. A fronte di queste critiche l'azienda Trenitalia risponde che gli adeguamenti dei costi avvengono in tempi diversi da regione a regione e che in Puglia l'adeguamento è già scattato;

a questi problemi vanno aggiunti anche quelli concernenti l'igiene sui treni, carente in assoluto,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia al corrente di queste anomalie nei prezzi;

se non ritenga di dover intervenire nel merito dei problemi per discutere con l'azienda Trenitalia dei trasporti, dei prezzi, della sicurezza e della igienicità dei treni.

(4-04730)

(17 giugno 2003)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, occorre evidenziare che per le Regioni a statuto ordinario i servizi di interesse regionale non sono più di competenza statale a seguito dell'attuazione del

decreto legislativo n. 422 del 1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400 del 1999.

Tali servizi sono pertanto direttamente regolati (in tutti i loro aspetti incluse le qualità e le tariffe) dalle Autorità regionali competenti mediante contratti di servizio con Trenitalia S.p.A..

Ciò premesso, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha riferito che la diversità di prezzo nei biglietti e negli abbonamenti a tariffa regionale è una conseguenza della regionalizzazione del trasporto pubblico locale, che attribuisce alle Regioni e non più allo Stato tutte le competenze in materia di programmazione ed amministrazione dei servizi di trasporto, ivi compresi quelli ferroviari effettuati con treni regionali ed interregionali assegnati a ciascuna Regione, secondo specifici contratti di servizio.

In questo modo le Regioni possiedono gli strumenti per meglio rispondere alla domanda di mobilità presente nel loro territorio e per curare la pianificazione generale del sistema trasportistico, riducendo i costi per la collettività.

Le Regioni sono, quindi, competenti in tema di tariffazione per quanto riguarda sia le aliquote sia l'articolazione degli scaglioni; e fissano prezzi diversi, come da sempre accade per il vettore su gomma, in una prospettiva di progressiva e rapida integrazione di tutti i servizi, condizione imprescindibile di riduzione di costi e miglioramento della qualità.

In particolare, l'adeguamento tariffario nella Regione Puglia, a decorrere dal 1° febbraio 2003, è stato disposto per rendere il costo dell'abbonamento ferroviario pari alle tariffe minime regionali degli altri sistemi di trasporto. Obiettivo, peraltro, non ancora raggiunto, nonostante l'aumento medio sia pari all'1,76 per cento.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti
Sospiri

(4 agosto 2004)

€ 1,00