



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 17

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

INTERROGAZIONI

92^a seduta: mercoledì 9 luglio 2014

Presidenza del presidente MATTEOLI

I N D I C E**INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE	<i>Pag. 3, 5, 8 e passim</i>
CALEO (PD)	7
CANTINI (PD)	7
CIOFFI (M5S)	9
GRANAIOLO (PD)	5
NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 5, 8
ALLEGATO (<i>contiene i testi di seduta</i>)	11

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NCD; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)PSI-MAIE; Per l'Italia: PI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Italia Lavori in Corso: Misto-ILC; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEI.

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Nencini.

I lavori hanno inizio alle ore 9.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-00572, presentata dalla senatrice Granaiola.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Con riferimento a quanto richiesto dall'onorevole senatrice, sono state assunte dettagliate informazioni presso Rete Ferroviaria italiana (RFI), la quale ha rappresentato che il processo della gestione degli alloggi in relazione alle leggi n. 392 del 1978 (equo canone), n. 431 del 1998 (locazioni) e alle leggi speciali per la dismissione del patrimonio alloggiativo, quale la legge n. 560 del 1993, ha permesso a Ferrovie di provvedere alla formulazione dei necessari rinnovi contrattuali e di dare impulso ai processi di dismissione.

In particolare, si è proceduto nel 1994 alla sottoscrizione, con dipendenti del gruppo, di circa 22.000 contratti di locazione ad equo canone; nel 1999, sulla base di accordi sindacali, alla sottoscrizione di circa 16.000 contratti con contratto, 5 più 5, più proroga tacita di ulteriori 5 anni; nel 2008 alla sottoscrizione di circa 4.800 contratti e di circa 1.000 tra disdette e diffide per morosità e occupazione senza titolo; alla vendita di circa 15.000 alloggi occupati con titolo a partire dal 1995.

L'attuale situazione alloggiativa residenziale, al 31 dicembre 2013, è di circa 6.150 alloggi (di cui solo 1.100 riferibili a dipendenti del gruppo e i rimanenti riferibili a pensionati, vedove di pensionati e legittimi eredi), con un valore medio della locazione in essere di circa 150 euro mensili ad alloggio.

Rete Ferroviaria Italiana ha riferito inoltre che la politica del gruppo sul tema abitazione è stata sempre rispettosa dell'aspetto sociale che il tema riveste, nonostante la gravosa incidenza sui ricavi dei costi tecnico-amministrativi, nonché le fiscalità (IMU) sostenute per la relativa gestione degli alloggi locati siti in circa 1.800 Comuni.

Entrando nel merito dell'interrogazione, RFI ha evidenziato che le disdette con efficacia al 31 dicembre 2013 hanno interessato 423 alloggi, (circa il 7 per cento del totale), i quali ricadono su 263 Comuni ed hanno un canone medio di circa 120 euro mensili. Sono condotti per il 12 per cento da personale ancora in servizio. Gli alloggi in parola formarono og-

getto di due processi massivi di rinnovi contrattuali: nel 1994 con la legge equo canone e nel 1999 con la legge n. 431 del 1998.

I contratti stipulati nel rinnovo del 1999 hanno assunto come schema contrattuale quello convenuto con le organizzazioni sindacali che, prevedeva come fine locazione il 31 dicembre 2008, qualora disdettato entro giugno 2008, oppure una proroga fino al 31 dicembre 2013, quale scadenza finale del contratto, se non disdettato entro il richiamato giugno 2008, condizione questa intervenuta per i 423 alloggi in parola. La disdetta per fine locazione esercitata da Ferservizi è quindi stata una formalità contrattuale, che non andava corredata da alcuna motivazione, considerato che si trattava di fine contratto.

Infatti, per le 423 disdettate, al 30 giugno 2014, la situazione risulta la seguente: 263 posizioni il cui casello ferroviario è a distanza inferiore di 4,5 metri lineari e l'alloggio è utilizzato come prima casa; 26 alloggi utilizzati come seconda abitazione e nella condizione di distanza inferiore ai 4,5 metri lineari; 14 alloggi condotti da soggetti in contenzioso o con morosità conclamata da tempo; 51 alloggi riconsegnati in quanto prevalentemente adibiti a seconda abitazione; 18 alloggi i cui detentori hanno manifestato l'intenzione di rilasciare; 48 posizioni che verranno assoggettate ad un nuovo contratto di locazione avendo oggi accertato il rispetto dei requisiti soggettivi attuali dell'occupante e di quelli tecnici dell'immobile; 3 caselli da demolire per immediate esigenze della infrastruttura ferroviaria.

Il processo gestionale è ancora in corso, anche per gli aspetti emersi nel corso di una riunione sul tema che si è svolta presso la prefettura di Lucca il 13 gennaio 2014, alla quale hanno partecipato il presidente dell'Unione dei Comuni della Versilia, l'assessore al patrimonio del Comune di Camaiore, l'assessore alle politiche sociali e il capo di gabinetto del Comune di Pietrasanta, il vice sindaco di Viareggio, rappresentanti di RFI e Ferservizi, responsabili del Sunia, Fil-CGIL, la stessa senatrice Granaiola e il prefetto, in particolare per 14 alloggi distribuiti su 7 Comuni della Provincia. Nel corso della riunione è stata rappresentata l'esigenza di individuare ipotesi risolutive per la conseguente ricollocazione delle famiglie tenendo conto delle eventuali disponibilità di immobili sia nel Gruppo FS che nei Comuni stessi, prevedendo la necessità di istituire un tavolo tecnico dedicato presso la prefettura.

È necessario chiarire, inoltre, che, all'origine, l'utilizzazione dei caselli ferroviari era riferita a particolari servizi e figure professionali quali i «cantonieri»: ferrovieri deputati al controllo a piedi della linee ferroviarie. Proprio in ragione di quel servizio, i richiamati immobili erano posti a ridosso delle linee e a ridotta distanza l'uno dall'altro. Oramai, da moltissimi anni questi beni hanno perso la loro funzione originaria. Nel tempo, poi, queste case cantoniere sono state utilizzate da dipendenti con diverse mansioni aziendali, senza più nessuna relazione tra posto di lavoro e luogo di residenza, ponendo quindi gli utilizzatori alla stregua di normali cittadini, senza competenze specifiche, a convivere con una situazione intimamente legata all'esercizio ferroviario.

In merito alla scelta di Ferservizi (che ricordo opera in nome e per conto delle società del Gruppo FS proprietarie di alloggi) di procedere all'eventuale demolizione, RFI evidenzia che scopo principale sarebbe quello di evitare occupazioni abusive e, quindi, rischi alle persone e all'esercizio ferroviario e, qualora fattibile, proporre la vendita dei diritti edificatori agli attuali utilizzatori. Infatti, gli alloggi in questione, qualora non si fossero trovati nello stato di incompatibilità con l'esercizio ferroviario, sarebbero stati posti in vendita agli occupanti, come già è intervenuto, a partire dal 1995, per i citati 15.000 alloggi occupati con titolo.

Con particolare riferimento alla vendita di *ex* caselli all'interno del Parco dell'Uccellina, RFI ha precisato che alla società Ferservizi risulta siano state effettuate limitate vendite in zone limitrofe al parco e sempre in base alla legge n. 560 del 1993, con un prezzo, medio di 40.544 euro.

Ricordo, infine, che una materia di estrema delicatezza ed importanza, quale la sicurezza dell'esercizio ferroviario, è anche regolata dal decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 che stabilisce sia il limite di 30 metri lungo i tracciati per costruzioni, ricostruzioni e ampliamenti degli edifici o manufatti di qualsiasi specie (articolo 49), sia la deroga all'accennato limite, quando la sicurezza pubblica lo consenta, che può essere espressa solo dagli Uffici lavori compartimentali di Ferrovie, oggi RFI gestore della rete, che nel 2004 ha ridotto i franchi a 4,5 metri tra la parete verticale e la più vicina rotaia, per problemi di sicurezza, di geometria della piattaforma della sede ferroviaria, nonché per problemi connessi alla manutenzione straordinaria dei fabbricati, che qualora posti ad una distanza inferiore ai 4,5 metri dal binario comporterebbero la sospensione della linea elettrica con ricadute sull'esercizio ferroviario.

GRANAIOLA (PD). Ringrazio il Vice ministro Nencini per la sua disponibilità e per la puntuale relazione, ma non posso assolutamente dichiararmi soddisfatta, perché a me risultano, proprio a seguito delle riunioni che ci sono state in Prefettura, situazioni diverse.

Se non mi è consentito aggiungere altro, mi riservo, sulla base di un esame puntuale della relazione che lei ci ha presentato in questa sede, di fare le mie controdeduzioni a Ferservizi, posto che la situazione mi risulta essere, allo stato dei fatti, diversa da quella da lei descritta.

PRESIDENTE. Seguono le interrogazioni 3-00870 e 3-01057, su identico argomento, rispettivamente presentate dalla senatrice Cantini e dal senatore Caleo e dal altri senatori, cui il vice ministro Nencini risponderà congiuntamente.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Con le interrogazioni in esame Viene evidenziata la circostanza che la società Autostrade per l'Italia ha dato disdetta, nei confronti delle associazioni di volontariato, tra cui ANP AS (Associazione nazionale pubbliche assistenza) e Confederazione delle Misericordie, dell'accordo relativo alla for-

nitura di *telepass* per consentire l'esenzione dai pedaggi autostradali ai mezzi di soccorso.

Al riguardo, evidenzio che l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale ai veicoli delle associazioni di volontariato è regolata dalla circolare interpretativa del Ministero dei lavori pubblici n. 3973 del 5 agosto 1987. L'esenzione, in base alle indicate disposizioni, viene concessa esclusivamente quando SI verifichino contemporaneamente le seguenti condizioni: il veicolo è immatricolato a nome di associazioni di volontariato o di organismi simili non aventi scopi di lucro, legittimati ai sensi della legge n. 266 del 1991 (legge quadro sul volontariato); il veicolo è adibito al soccorso, con equipaggiamento ed attrezzature che ne identifichino con evidenza tale destinazione; il veicolo è impegnato nell'espletamento del relativo specifico servizio; il veicolo è provvisto dell'apposito contrassegno previsto dal decreto ministeriale del 15 aprile 1994, emanato dall'allora Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro dei lavori pubblici.

La mancanza di una sola delle condizioni appena descritte fa decadere il diritto all'esenzione.

Nella suddetta circolare, che ripercorre le tappe normative che hanno portato alla formulazione della norma di esenzione contenuta nel citato articolo 373, è inoltre testualmente specificato che l'intento del legislatore è evidente: si vuole favorire un'attività di volontariato in evidenti condizioni di emergenza e nel contempo evitare possibili situazioni di abuso che si potrebbero tradurre in un danno economico per le società che gestiscono l'autostrada.

Ricordo che il predetto accordo fa parte di una serie di convenzioni, rinnovabili di anno in anno, che Autostrade per l'Italia ha stipulato tra la fine degli anni Novanta e i primi del Duemila, con diverse associazioni di volontariato per il rilascio di *telepass* esenti, che consentono di transitare ai caselli, senza corrispondere il pedaggio autostradale, ai veicoli adibiti al soccorso per agevolare il transito nelle situazioni di emergenza.

Tuttavia, Autostrade per l'Italia riferisce che negli ultimi anni sono state riscontrate numerose irregolarità nell'uso dei suddetti *telepass* con transiti in esenzione non riconducibili alle evidenti condizioni di emergenza: utilizzo del *telepass* esente per transiti di semplice trasferimento, per convenzioni stipulate dalle associazioni con ASL e/o le Regioni, oppure per trasporti richiesti da privati e, nei casi più gravi, l'utilizzo su autovetture di privati. Insomma, nulla a che vedere con le condizioni previste al riguardo dal codice della strada e dalla citata circolare.

Pertanto, le suddette convenzioni per il rilascio di *telepass* esenti non sono state rinnovate dalla società Autostrade per l'Italia.

Ad ogni modo, la medesima società, che come è noto gestisce l'utilizzo di *telepass* su tutta la rete, con comunicato stampa del 2 aprile scorso, ha però informato che fornirà gli apparati *telepass* in comodato gratuito ai veicoli di soccorso delle associazioni di volontariato, le quali dovranno autocertificare i transiti avvenuti in emergenza e quindi esenti, che saranno successivamente stornati dalla concessionaria autostradale.

Per facilitare la comunicazione di queste informazioni Autostrade per l'Italia ha predisposto un'apposita piattaforma *web*.

Nel concludere, tengo ad evidenziare che con successivo comunicato del 26 giugno scorso, la società Autostrade per l'Italia, al fine di favorire ulteriormente una corretta e facile applicazione del nuovo modello di gestione dei transiti esenti da parte delle associazioni aderenti, ha prorogato ulteriormente, fino al prossimo 2 ottobre, le convenzioni già scadute e quelle in scadenza con le associazioni di volontariato.

CANTINI (PD). Vorrei ringraziare il Vice Ministro per la risposta della quale mi dichiaro soddisfatta, e sottolineare un solo aspetto: abbiamo appreso di questa ulteriore proroga che credo conceda un pò di tempo fondamentale per analizzare la migliore procedura da adottare per far sì che chi usa correttamente e per reale necessità il *telepass* in esenzione non sia poi più penalizzato rispetto a chi invece o ha abusato di questa previsione o addirittura in qualche caso – come abbiamo capito – l'ha piegata a fini assolutamente privati e personali.

La sollecitazione che mi sentirei di fare, nel tempo che abbiamo ancora a disposizione, è di non gravare le procedure burocratiche e favorire invece l'azione di controllo, sempre nella logica della semplificazione su cui tutti stiamo cercando di misurarci e che riteniamo necessaria. Anche in questo caso, infatti, il dubbio che sorge è che, alla fine, chi viola le regole non avrà problemi anche ad autocertificare il falso, mentre chi svolge regolarmente la propria attività si troverà invece a dover compilare, Sia pure informaticamente, masse di fogli (informatici o cartacei).

Questa è la mia sollecitazione, di cui spero il Vice Ministro – che ringrazio per aver favorito questa ulteriore proroga al fine di meglio analizzare la situazione e accordarsi con le associazioni del volontariato – possa tenere conto.

CALEO (PD). Ringrazio anch'io il vice ministro Nencini per la risposta della quale mi dichiaro soddisfatto, e per l'impegno che ha profuso dinanzi a questo accadimento spiacevole. Si tratta di volontariato: come lei sa, Vice Ministro, spesso il volontariato, che dovrebbe svolgere un'azione complementare rispetto al pubblico, svolge invece un'azione supplementare, sostituendo il pubblico in incombenze e problemi che da solo non riesce a risolvere.

L'interrogazione mirava proprio a ristabilire un pò di chiarezza. Riteniamo che, come in tutte le realtà, ci siano stati degli abusi, ma non tali da far decadere questa convenzione. Pensiamo che ci possano essere stati dei problemi, che le ANP AS e le Misericordie si erano impegnate a risolvere, ma non si può eliminare il *telepass* gratuito per servizi che sono importanti.

Lei che come me ama il ciclismo sa che molte volte le corse ciclistiche si svolgono solo se c'è il mezzo di soccorso e i volontari che per otto ore stanno lungo le strade; potrei citare i trasporti di dializzati e i trasporti

di quei malati, che hanno bisogno di determinate cure, da un ospedale all'altro: la problematica è veramente articolata.

Ben venga la risposta, sono contento delle sue precisazioni e che Società Autostrade abbia deciso di prorogare ulteriormente, fino al prossimo 2 ottobre, questa convenzione, ma auspico – questo è un invito che rivolgo a lei – che si faccia interprete, assieme ai numerosi senatori che hanno firmato l'interrogazione e ad Autostrade per l'Italia, della necessità di definire meglio le regole e tutti gli aspetti burocratici attualmente vigenti, che non devono generare sperequazioni e penalizzare associazioni di volontariato che lavorano in condizioni veramente imbarazzanti, perché alcune Misericordie non hanno accesso alla piattaforma *web* e devono fare tutto manualmente.

Le saremmo grati se in futuro ci si sedesse ad un tavolo insieme alle ANP AS, per ragionare, con la sua regia, su come perfezionare e migliorare questo aspetto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-00851, presentata dal senatore Cioffi e da altri senatori.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha introdotto una procedura di esame di teoria per il conseguimento della patente di guida delle categorie A e B, diversa da quella in precedenza predisposta: proposizione di nuovi quiz, diverso meccanismo di risposta, diversa percentuale di errori consentita ai fini del superamento dell'esame.

Con la circolare del 22 giugno 2010, che anticipava tale novità, era stato altresì precisato che detti quiz sarebbero stati tradotti solo nelle lingue francese e tedesca per tutelare le minoranze linguistiche della Valle d'Aosta e dell'Alto Adige: al contrario, non sarebbero state più previste le traduzioni in inglese, spagnolo, arabo, russo e cinese, già in precedenza adottate.

Tale nuovo sistema si è basato su diverse ordini motivazioni. In primo luogo, è stata considerata la necessità di contenere la spesa pubblica: si rendeva infatti necessario razionalizzare le risorse economiche a disposizione per utilizzarle sia per prioritari interventi di miglioramento della sicurezza della circolazione stradale, sia per ottimizzare il livello dei servizi resi dall'Amministrazione agli utenti. Infatti, la traduzione dei questionari d'esame in altre lingue, differenti da quelle suddette, ed il conseguente «speakeraggio» per consentirne l'ascolto in cuffia, aveva nel tempo comportato costi decisamente notevoli per l'amministrazione.

È stata inoltre rilevata l'inadeguatezza del risultato realizzato rispetto alle aspettative attese: a fronte dei suddetti eccessivi costi, le traduzioni in lingua cinese, araba, russa, inglese e spagnola – ancorché asseverate – risultavano spesso imprecise, tanto che l'amministrazione aveva più volte doverosamente ricordato che il testo facente fede era l'italiano e che la traduzione costituiva solo un ausilio per la miglior comprensione delle domande da parte del candidato straniero. Inoltre, considerato che talune lin-

gue, quali il cinese, l'arabo e lo spagnolo, assumono connotati differenti in base alle diverse aree geografiche in cui sono parlate, sovente il candidato straniero non comprendeva il tenore letterale del quesito perché le proprie influenze dialettali gli impedivano la piena comprensione delle traduzioni.

Occorreva quindi individuare uno strumento agile per corrispondere all'esigenza di disporre di un *database* aperto: i questionari d'esame sono raccolti in un *database* che l'amministrazione deve poter, in ogni momento, modificare, integrare o implementare, sia per intervenute modifiche normative sia per affinare il sistema di valutazione dei candidati.

Alla luce delle considerazioni appena esposte si è avuta conferma che la Spesa in precedenza affrontata per la traduzione in altre lingue era stata sicuramente eccessiva rispetto al miglior servizio reso ai candidati stranieri; valutazione questa che si aggrava ancor più in una situazione, quale quella attuale, che vede progressivi tagli alle risorse di bilancio ed impone all'amministrazione una scelta ancora più cogente tra priorità di spesa, alla «luce dei risultati attesi, e priorità dei compiti istituzionali alla stessa affidati. Inoltre la situazione appena descritta era a discapito di un soddisfacente sistema di valutazione del candidato, che si riflette su un delicato settore, quale quello della sicurezza stradale, che invece impone ai conducenti di aver un'ottima conoscenza delle regole del codice della strada.

In tale quadro, dunque, non è ravvisabile l'opportunità di procedere alla traduzione dei test in parola in almeno una delle lingue ONU; ciò in quanto una scelta simile – in un sistema conformato al principio giuridicamente doveroso di riconoscimento e garanzia sul territorio nazionale delle minoranze linguistiche ufficiali – oltre ad introdurre un'eccezione, priva di *ratio* giuridica, a vantaggio dei soli candidati a conoscenza di tale lingua, costituirebbe un precedente fori ero di analoghe richieste da parte di candidati conoscitori di altre lingue.

Per completezza di informazione, concludo precisando che per i titolari di patenti rilasciate in Stati non appartenenti all'Unione europea o allo spazio economico europeo e con i quali non sussistono condizioni di reciprocità l'obbligo di doversi sottoporre a esami di teoria e di guida per poter condurre veicoli a motore in Italia, quando hanno ivi acquisito la residenza da oltre un anno, non deriva dalla citata circolare del giugno 2010 ma dalla Convenzione internazionale sulla circolazione stradale di Vienna del 1995, ratificata in Italia con legge n. 308 del 5 luglio 1995.

CIOFFI (M5S). Signor Presidente, ciò che mi interessa evidenziare è il problema dal punto di vista concettuale. Quando non si fa qualcosa perché costa, si dovrebbe riflettere sulle tante cose che si fanno, che hanno un costo e sono inutili. Lo dico per sottolineare quello che dovrebbe essere un approccio generale nell'affrontare le diverse questioni. Mi rendo conto che possono esserci dei costi, ma esistono anche strumenti informatici idonei che consentono di inserire tutta la documentazione in un *database* facendo la traduzione un'unica volta.

Comprendo anche l'obiezione, essendovi un problema giurisprudenziale, che la lingua ufficiale è l'italiano e la traduzione costituisce un semplice ausilio; tuttavia se in via generale lediamo un diritto perché comporta un costo, la stessa obiezione può essere rivolta a spese sulle quali noi non siamo d'accordo e che invece lo Stato sostiene.

Non voglio entrare nel dettaglio e interagire su questioni specifiche, ma per come la vedo non si può ledere un diritto per motivi economici. Bisogna trovare il modo di garantire quel diritto al minimo costo. Su questo credo che siamo tutti d'accordo.

Pertanto, la risposta è comprensibile in via teorica, ma vorrei stimolare il Governo a riflettere in generale sulla necessità di garantire i diritti a tutti. Quindi, se un cittadino arabo vive in Italia ma non ha ancora imparato a sufficienza l'italiano e per vivere decide di fare il camionista occorre aiutarlo a prendere la patente. Questo vale per chiunque, indipendentemente dall'origine.

Per le ragioni anzi dette mi dichiaro insoddisfatto della risposta.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 9,25.

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

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

le Ferrovie dello Stato a suo tempo hanno assegnato i caselli –in disuso a capistazione, macchinisti e capitreno per garantirne la reperibilità fuori orano;

gli assegnatari li hanno trasformati in abitazioni, accollandosi ingenti spese, ristrutturando gli immobili, spendendo molti – soldi e pagando un affitto a equo canone;

Ferservizi, che gestisce il – patrimonio immobiliare di Rete ferroviaria italiana (Rfi), intende ora estromettere gli assegnatari da tali immobili, in quanto le case, secondo nuove disposizioni di sicurezza, devono stare ad almeno 4,5 metri di distanza dai binari e le abitazioni di cui trattasi sarebbero quindi troppo vicino e ai binari;

fra maggio e giugno del 2013, un centinaio di famiglie toscane (432 in tutta, Italia) hanno ricevuto una raccomandata di disdetta e hanno appreso in tal modo che dal 31 dicembre 2013 dovranno lasciare le proprie case;

tra gli interessati, che hanno fatto domanda di acquisto dei caselli senza avere mai alcuna risposta, ci sono 'vedove di 90 anni, capistazione in attività e ferrovieri in pensione;

secondo alcune notizie di stampa gli *ex* caselli posti all'interno del parco dell'Uccellina sono stati venduti a caro prezzo, nonostante anche per essi valgano le norme di 'sicurezza che si vorrebbero applicare agli altri *ex* caselli;

nel corso del programma «Mi manda Raitre» del 4 dicembre 2013, l'amministratore delegato di Ferservizi, Francesco Rossi, ha dichiarato di voler demolire le case e, laddove, possibile, vendere il diritto edificatorio;

gli *ex* caselli verrebbero abbattuti per poi essere ricostruiti pochi passi più indietro, poiché risulta sufficiente, infatti, che siano ricostruiti a 4,5 metri di distanza dai binari, una distanza che comunque non garantisce la sicurezza in caso di deragliamento di un treno;

gli inquilini dei caselli saranno dunque considerati abusivi dal 1° gennaio 2014, nonostante siano stati rassicurati sul fatto che avrebbero potuto rimanere lì per sempre e che a seguito di tale rassicurazione abbiano richiesto mutui e speso molti soldi per ristrutturare i caselli;

la fascia di rispetto tra le case e la ferrovia dovrebbe essere di 30 metri; sotto tale fascia sono tuttavia sempre state concesse ,deroghe, tanto che le ferrovie in tutto il Paese attraversano le città con distanze dalle abitazioni private spesso molto inferiori;

non è chiaro se si tratti di un problema di sicurezza o di una volontà da parte di Ferservizi di recuperare risorse vendendo le stesse aree ove oggi sorgono gli *ex* caselli al miglior offerente, si chiede di sapere quali misure il Ministro in indirizzo intenda assumere per evitare che Ferservizi porti a compimento l'iniziativa di estromettere gli assegnatari degli *ex* caselli, e se corrisponda al vero che, per i proprietari degli edifici collocati nei pressi dei binari, sia prevista una deroga alle norme in materia di sicurezza.

(3-00572)

CANTINI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che: l'articolo 373, comma 2, lettera c), del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada», e successive modifiche, dispone l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale per «i veicoli con targa C.R.I., nonché i veicoli delle associazioni di volontariato e degli organismi similari non aventi scopo di lucro, adibiti al soccorso nell'espletamento del relativo specifico servizio e provvisti di apposito contrassegno approvato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e del Ministro dei lavori pubblici»;

la circolare ministeriale 5 agosto 1997; n. 3973, ha chiarito, conformemente al parere espresso dal Consiglio di Stato nell'adunanza generale del 17 maggio 1993, che l'esenzione è riconosciuta quando i veicoli siano immatricolati a nome di organizzazioni di volontariato legittimate ai sensi della legge 11 agosto 1991, n. 266 recante «legge-quadro sul volontariato», siano adibiti al soccorso con equipaggiamento ed attrezzature che ne identifichino con evidenza tale destinazione, siano impegnati nell'espletamento del relativo specifico servizio e siano muniti dell'apposito contrassegno;

l'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 43, recante «Attuazione della direttiva 2011/76/UE, che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture», prevede che «Ferma restando le disposizioni di cui all'articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, possono essere previste aliquote dei pedaggi ridotte, diritti di utenza ridotti o esoneri dall'obbligo di pagare il pedaggio o il diritto di utenza per (...) autoveicoli di pronto intervento, ivi compresi quelli effettuati mediante ambulanza per il trasporto ed il soccorso di feriti o malati;

secondo quanto segnalato dalla Confederazione nazionale delle misericordie d'Italia e dall'Associazione nazionale pubbliche assistenze, ANPAS, la società Autostrade per l'Italia SpA, in data 8 luglio 2013, ha dato disdetta, a partire da maggio 2014, dell'accordo per la fornitura di telepass esenti in comodato d'uso gratuito, stipulato nel 1999. La disdetta ha riguardato anche altre organizzazioni nazionali di volontariato;

i mezzi di soccorso sanitario delle associazioni di volontariato coprono il 70 per cento, dei servizi di emergenza e trasporto di malati ed infermi sull'intero territorio nazionale;

il loro ruolo risulta fondamentale in regioni come la Toscana e l'Emilia Romagna, dove circa la metà degli interventi coordinati dal 118 è svolto da donne e uomini delle Misericordie;

considerato inoltre che le associazioni ANPAS e Misericordie d'Italia hanno organizzato una manifestazione a Roma il 3 aprile 2014 per protestare contro i «troppi e nuovi vincoli imposti da istituzioni nazionali, enti locali, concessionarie pubbliche e private». Nello specifico, denunciano il sistema di rimborsi e alcune disposizioni normative, come quelle che regolano l'esenzione del pedaggio autostradale, la portata delle ambulanze e la definizione dei veicoli speciali che rendono particolarmente difficoltoso il lavoro di tali associazioni di volontariato, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno porre in essere ogni atto necessario a garantire l'esenzione del pedaggio autostradale ai veicoli, di soccorso delle associazioni di volontariato, pubbliche assistenze e misericordie e se non ritenga altresì opportuno aprire un tavolo di confronto al fine di definire le necessarie semplificazioni normative, anche alla luce della rilevanza del ruolo svolto nell'interesse sociale.

(3-00870)

CALEO, VACCARI, GATTI, Stefano ESPOSITO, Rita GHEDINI, FILIPPI, BORROLI, FAVERO, D'ADDA, SOLLO, DE MONTE, PIGNEDOLI, GRANAIOLA, VATTUONE, PUPPATO, CANTINI, MANASSERO, CARDINALI, FORNARO, RUSSO, PAGLIARI, LUCHERINI, PEZZOPANE, COLLINA, MATTE SINI, MORGONI, VALENTINI, CHITI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

a luglio 2013 la società Autostrade ha dato ad ANPAS la disdetta dell'accordo per il rilascio di *telepass* esenti a far data dal 24 maggio 2014, termine successivamente prorogato al 1° luglio 2014;

nei giorni scorsi la società Autostrade ha confermato la scadenza dell'accordo precisando che non sarà concessa nessuna nuova ulteriore proroga;

i numerosi incontri e le pressanti sollecitazioni rivolte al Governo da parte di ANPAS non hanno avuto risultati positivi tanto che la Direzione nazionale ANPAS del 15 febbraio 2014, in accordo col Consiglio nazionale e con i Comitati regionali ANPAS decise di organizzare, insieme alla confederazione delle Misericordie d'Italia, la manifestazione nazionale «fermi tutti» a Roma il 3 aprile 2014;

in tale occasione ANPAS chiese di attivare una nuova convenzione per il rilascio di *telepass* gratuiti per le ambulanze e la società Autostrade comunicò a mezzo stampa la proroga della convenzione esistente fino al 1° luglio 2014, la totale disponibilità ad una collaborazione e che era allo studio una piattaforma *web* per consentire alle associazioni di autocertificare, i transiti esenti;

il 25 marzo 2014 l'interrogante ha presentato al Ministro in indirizzo un'interrogazione (4-01913) in cui si chiedeva di sapere «come e quando il Ministro in indirizzo riterrà opportuno porre in essere gli atti necessari affinché si continui a garantire l'esenzione del pedaggio autostradale ai veicoli di soccorso delle associazioni da volontariato (pubbliche assistenze e misericordie);

considerato che:

dal 2 luglio 2014 gli apparati *telepass* esenti in dotazione alla associazioni sulla base del suddetto accordo saranno disattivati e dovranno essere restituiti alla società Autostrade attraverso ANPAS;

ciò comporterà un aggravio di lavoro e di burocrazia per ogni associazione che utilizza i *telepass*;

considerato inoltre che:

la scelta della società Autostrade di non rinnovare gli accordi stipulati ormai da oltre 15 anni, non ha riguardato solo ANPAS ma anche altre reti nazionali (confederazione delle Misericordie) e singole associazioni (fra cui la Croce bianca di Bolzano e di Milano, la Sogit di Trieste);

lo scorso 21 giugno il Consiglio nazionale e i Presidenti regionali ANPAS hanno deliberato in un incontro a Firenze da inviare una lettera di protesta al Governo con la quale si denuncia la scarsa attenzione e volontà, in particolare del Ministero dei trasporti, nell'attuazione delle modifiche al Codice della strada, da tempo richieste, necessarie per consentire alle associazioni di volontariato di continuare a svolgere i loro servizi garantendo il soccorso e la tutela della salute dei cittadini e delle comunità, con, particolare riferimento alla esenzione del pedaggio autostradale;

sempre nel medesimo incontro, i suddetti soggetti hanno stabilito di dare indicazione alle associazioni aderenti, considerando inaccettabile la nuova procedura proposta da Autostrade per l'Italia per il rilascio e la gestione di *telepass* in sostituzione della precedente convenzione, di non sottoscrivere nessun contratto con la società Autostrade e di non utilizzare la nuova, piattaforma *web* per il rilascio dei *telepass* per le ambulanze e per i veicoli di soccorso, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intervenire in maniera tempestiva con una proroga della convenzione tra la società Autostrade e ANPAS.

(3-01057)

CIOFFI, PUGLIA, CATALFO, BOTTICI, MANGILI, LEZZI, BUCARELLA, PAGLINI, MORRA, ENDRIZZI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in riferimento al conseguimento della patente di guida di categoria A e B da parte dei cittadini stranieri residenti in Italia la procedura, fino all'anno 2010, contemplava, per la parte riguardante il quiz teorico, la traduzione delle domande nelle 7 lingue ufficiali ONU (inglese, francese, tedesco, spagnolo, russo, cinese, arabo);

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con circolare protollo n. 54436/8.3 del 22 giugno 2010, dispose che dal 3 gennaio 2011 i nuovi questionari sarebbero stati tradotti solamente in tedesco e francese,

per venire incontro alle esigenze linguistiche delle comunità del Trentino-Alto Adige e della Val d'Aosta;

inoltre, per gli immigrati già in possesso di patente conseguita nel proprio Paese, ha stabilito che le patenti straniere non convertibili (perché il Paese di origine non ha un accordo in tal senso con l'Italia) siano valide per la guida in Italia soltanto per un anno (a partire dalla richiesta di residenza e permesso di soggiorno in Italia), trascorso il quale, gli stranieri dovranno sostenere l'esame per ottenere la patente in Italia;

considerato che:

a seguito dei cambiamenti imposti dalla circolare si è verificato un crollo nel superamento degli esami da parte degli allievi stranieri;

allo stesso tempo si è registrato un aumento di cittadini stranieri che ricorrono al mercato «nero» o «parallelo» delle patenti di guida, tramite operatori compiacenti;

la scelta operata dal Ministero viola l'articolo 5 della direttiva 2000/43/CE in materia di contrasto alle discriminazioni etnico-razziali, che prevede: «Allo scopo di assicurare l'effettiva e completa parità» uno Stato deve adottare «misure specifiche dirette a evitare o compensare svantaggi connessi con una determinata razza o origine etnica»;

la traduzione nelle principali «lingue madri» degli stranieri residenti dei test per il conseguimento della patente di guida è in uso presso la maggior parte dei Paesi di immigrazione europei ed extraeuropei e costituisce espressione dei principi di uguaglianza di opportunità e di non discriminazione, in quanto il divieto di discriminazione è violato non solo quando un trattamento diverso viene imposto irragionevolmente a persone che si trovano in situazioni analoghe, ma anche quando senza una giustificazione obiettiva e ragionevole, un trattamento uguale viene applicato a persone le cui situazioni di partenza sono obiettivamente diverse. Inoltre i questionari per il conseguimento della patente di guida utilizzano una terminologia tecnica e specialistica che richiede un adeguato livello di conoscenza della lingua italiana;

considerato che, a parere degli interroganti:

è opportuno osservare che il ritorno al sistema precedente con la traduzione dei questionari nelle lingue ONU permetterebbe: 1) ai numerosi aspiranti autisti stranieri di conseguire in maniera regolare la patente di guida, spesso indispensabile per ottenere un posto di lavoro o per esercitare un'attività autonoma; 2) di favorire l'integrazione sociale dei lavoratori stranieri presenti nel nostro Paese, dando pari opportunità e uguaglianza sostanziale agli immigrati per accedere alla patente di guida; 3) di combattere il mercato nero delle patenti; 4) di apportare un beneficio economico sia alle casse dello Stato (bolli e oneri vari legati al conseguimento della patente), sia agli operatori del settore (scuole guida) in seguito all'incremento dei corsi e delle patenti rilasciate, preso atto che per recuperare i maggiori oneri causati dalla traduzione dei quiz, si potrebbe, ad esempio, legare la domanda per effettuare l'esame teorico in una lingua straniera al versamento di un contributo supplementare; 5) a tutti di effettuare l'esame teorico per il conseguimento delle patenti delle categorie A

e B con questionario informatizzato e che la prova si svolga con l'ausilio di postazioni di esame dotate di *personal computer* con schermo di tipo *touch screen*, pertanto la traduzione dei *quiz*, da effettuare a tantum, avrebbe un costo irrisorio ed il sistema informatizzato adottato non comporterebbe problemi di traduzione in fase di correzione,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto;

se intenda assumere iniziative al fine di consentire di effettuare gli esami teorici di guida per il conseguimento delle patenti di guida di categoria A e B in una delle 7 lingue ONU.

(3-00851)