

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE

La XIII Commissione,

premesso che:

a seguito degli approfondimenti e degli accertamenti svolti nelle diverse sedi e protrattisi per alcuni anni l'Aima ha infine inviato agli allevatori che risulterebbero aver prodotto, nelle campagne 1995-1996 e 1996-1997 quantità di latte superiori a quelle ad essi consentite dalla normativa comunitaria e nazionale sulle quote latte, la notifica delle multe che ciascuno di essi è tenuto a pagare alla Comunità Europea;

tali notifiche non sembrano tener conto delle sentenze dei Tar in ordine alla quota B tagliata, non indicano le modalità di calcolo e presenterebbero anche errori nei conteggi;

tutto ciò rischia di trasformarsi in oneri impropri che gli allevatori si troverebbero obbligati a pagare con gravi rischi anche per la continuità produttiva delle aziende agricole interessate. Ciò tanto più in quanto le stesse notifiche sono già pervenute anche alle industrie acquirenti del latte, laddove gli stessi produttori hanno 20 giorni dalla notifica per presentare l'eventuale ricorso;

impegna il Governo

a consentire una moratoria per il pagamento delle multe per il periodo di tempo strettamente necessario allo svolgimento degli ulteriori richiesti accertamenti nei confronti delle aziende agricole interessate.

(7-00780) « Losurdo, Aloï, Nuccio Carrara, Colosimo, Franz ».

INTERPELLANZE URGENTI

(ex articolo 138-bis del regolamento)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che:

attualmente l'Isfol, come si desume dal suo Piano di attività del 1999, è la struttura di supporto della Unione europea per la promozione e la realizzazione del Programma « Leonardo da Vinci », ed è la struttura nazionale di sostegno per le iniziative comunitarie « Occupazione » ed « Adapt »;

l'Isfol supporta il ministero del lavoro, con cui ha un rapporto istituzionalmente privilegiato, nella elaborazione della nuova programmazione del Fondo sociale europeo 2000-2006, nella valutazione dei programmi di attività cofinanziati dal Fondo sociale europeo in tutti gli obiettivi strutturali della Unione europea, nella sperimentazione del nuovo apprendistato, nella valutazione di un sistema nazionale per la rilevazione dei fabbisogni formativi, nella messa a punto di un sistema nazionale di standard di qualifiche professionali, nella definizione e la sperimentazione di un sistema di formazione a distanza nelle analisi strutturali e congiunturali del mercato del lavoro, nel monitoraggio e valutazione delle politiche attive del lavoro;

l'Isfol collabora con il ministero della pubblica istruzione (in materia di istruzione tecnica superiore, di educazione degli adulti, dell'obbligo formativo, in un'ottica d'interazione dei sistemi istruzione-formazione professionale) con il ministero dell'ambiente, ministero del tesoro, bilancio e programmazione economica (per il monitoraggio fisico nazionale del Fse), ministero degli affari sociali, degli affari esteri e con il Comitato delle pari opportunità;

l'Isfol ha rapporti costanti e organici con tutte le regioni fornendo consulenza e supporto metodologico organizzativo per le funzioni regionali di pianificazione, programmazione, gestione, controllo e valutazione per quanto attiene la formazione professionale ed effettuando valutazioni dei provvedimenti in materia di lavoro e supporta l'allestimento dei nuovi servizi per l'impiego;

la collocazione della formazione professionale all'interno del nuovo « ministero

del lavoro, della salute e delle politiche sociali » rappresenta una risposta istituzionale dissonante rispetto alle acquisizioni sul ruolo della formazione professionale maturate in sede comunitaria e nazionale; (confrontare a tale proposito, tra l'altro, il « Patto per il Lavoro » del 1996 e il « Patto per lo sviluppo e l'occupazione » del 1998 e i recenti regolamenti U.E. per il Fondo sociale europeo);

in tali ambiti la formazione professionale viene considerata, in un'ottica promozionale e « preventiva », come risorsa personale (in quanto favorisce la occupabilità e la mobilità dei singoli) e del sistema produttivo (in quanto sostiene una strategia di qualità e facilita la competitività delle aziende);

l'attuale collocazione, invece, accanto a politiche e servizi per la salute e l'assistenza, inevitabilmente finisce per accreditarne l'immagine e sottolinearne l'aspetto « assistenziale » « curativo ». Da una visione di politica attiva del lavoro si ritorna ad una visione solo di politica assistenziale della disoccupazione o dell'occupazione critica;

l'istituzione, mediante l'articolo 83 dello schema di decreto legislativo (articoli 11 comma 1 lettera a) e 12 della legge n. 59 del 1997, di un'Agenzia per la formazione e l'istruzione professionale rappresenta una duplicazione istituzionale dell'Isfol (Istituto per lo sviluppo della formazione professionale) che, infatti, a norma del decreto del Presidente della Repubblica n. 478 del 1973 svolge quelle stesse attività di « studio, ricerca, sperimentazione, documentazione, informazione e assistenza tecnica nel settore della formazione professionale » che l'articolo 83 intende attribuire all'Agenzia;

particolarmente incomprensibile risulta questa duplicazione se si considera che l'Isfol in questa sua doppia linea operativa in cui trasferisce i risultati della sua attività di ricerca (finalizzata alla conoscenza dei fenomeni relativi al mercato del lavoro e alla elaborazione e sperimentazione di modelli operativi) nell'assistenza

tecnica e nella consulenza a Ministeri e Regioni, ha acquisito apprezzamenti costanti e generalizzati -:

quali siano le motivazioni che hanno portato il Ministro del lavoro ad istituire un'Agenzia per la formazione e l'istruzione professionale, mediante l'articolo 83 dello schema di decreto legislativo (articolo 11 comma 1 lettera a) 12 della legge n. 59 del 1997, dal momento che il quadro operativo dell'Isfol satura tutto lo spettro operativo della istituenda Agenzia;

se non ritenga, stante l'insostenibilità della duplicazione lamentata, che l'articolo 83 vada soppresso e che i compiti in esso previsti siano svolti dall'Isfol;

quale ruolo istituzionale ritenga andrà ad assumere l'Isfol dopo l'eventuale istituzione dell'agenzia per la formazione e l'istruzione professionale.

(2-01884)

« Selva, Polizzi ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere - premesso che:

i numerosi e drammatici incidenti stradali verificatisi in Italia nei primi fine settimana di luglio 1999, nei quali sono morte un centinaio di persone, hanno evidenziato ancora una volta i notevoli limiti di una politica dei trasporti assolutamente inadeguata e sbilanciata sul trasporto su strada e sull'uso del mezzo privato;

negli ultimi mesi si sono verificati incidenti gravissimi come l'incendio all'interno del traforo del Monte Bianco, che ha causato decine di morti, la consueta strage di Pasqua, con 2.364 incidenti e 64 morti, senza dimenticare le stragi del sabato sera nelle quali perdono la vita o restano gravemente menomati soprattutto giovani tra i 16 e 30 anni di età;

secondo le stime del ministero dei trasporti (Conto nazionale dei trasporti 1997) la mobilità di persone in Italia dal 1959 al 1994 è aumentata di circa il 600 per cento e la mobilità delle merci del 340

per cento; la distribuzione della mobilità tra le principali modalità di trasporto, dal 1960 ad oggi si è molto modificata, essendo aumentato l'uso del veicolo privato per il trasporto delle persone dal 47,5 per cento all'82 per cento, mentre la quota di merci trasportate su strada è cresciuta dal 60 per cento al 72 per cento;

la mobilità media del cittadino italiano è passata da 2.450 chilometri-anno del 1960 ai 14.000 chilometri-anno del 1994, ma mentre nel 1960 circa la metà di questa distanza veniva percorsa con un'autovettura privata, nel 1994 la quota percorsa con l'auto privata è salita all'82 per cento;

in pratica la decuplicazione della domanda di mobilità non si è distribuita equamente tra i sistemi di mobilità privato e pubblico, ma si è trasferita quasi esclusivamente sul trasporto privato creando una sperequazione insostenibile tra le due modalità di trasporto;

negli anni del boom economico si è pensato che la soluzione alle esigenze di trasporto fosse l'uso indiscriminato del mezzo privato, convinzione che ha portato le amministrazioni locali a smantellare persino quello che si è poi rilevato il sistema di trasporto pubblico locale più economico, più efficiente e a minore impatto ambientale ovvero il sistema tranviario;

la gestione della mobilità si è rivelata incauta, in particolare per quanto riguarda il rapporto tra mobilità su gomma e su ferro, essendo state destinate cifre enormi per realizzare infrastrutture stradali, che oggi costituiscono una delle reti autostradali più estese al mondo;

questa strategia ha visto il contestuale abbandono della rete ferroviaria, con la dismissione dei rami definiti « secchi », l'insufficiente adeguamento alle richieste dell'utenza la scarsa attenzione nei confronti delle tratte dei pendolari, la mancanza di piani strategici a medio e lungo termine, il continuo ed inesorabile « invecchiamento » del materiale rotabile, con preoccupanti conseguenze in termini di sicurezza;

il vero problema della sicurezza è comunque legato al trasporto su gomma giacché l'incidentalità stradale costituisce una vera e propria emergenza sanitaria ed economica: secondo i dati dell'Istat nel 1996 gli incidenti stradali in Italia sono stati 190.068 ed hanno causato 6.193 morti e 272.115 feriti, ai quali vanno aggiunti 23.000 invalidi permanenti, valori che fanno pensare ad una guerra civile, ma che vengono da troppe parti considerati un « prezzo da pagare » al progresso;

secondo uno studio dell'Ocse nei paesi sviluppati il costo sociale del traffico e della congestione è valutabile in una cifra pari al 2 per cento del Pil, una quota che per l'Italia ammonta a 50.000 miliardi di lire, corrispondente al valore delle prestazioni sociali complessivamente erogate dalle Amministrazioni Locali, ai consumi delle famiglie per acquisto di mezzi di trasporto, al valore della spesa assistenziale (pensioni sociali di invalidità, assistenza, eccetera);

la Commissione europea ha commissionato uno studio, che dimostra che in Europa 80 milioni di cittadini subiscono gravi disagi dovuti all'attuale modello di mobilità, basato prevalentemente su mezzi di trasporto individuali su gomma: si tratta soprattutto degli anziani, delle persone molto giovani, di quelle al di sotto della soglia di povertà, che non riescono ad adeguarsi al modello dominante di mobilità o vi riescono solo a costo di notevoli sacrifici;

la relazione al Parlamento dello scorso luglio 1998 sullo stato della sicurezza stradale in Italia ha evidenziato la presenza di elevati costi sociali ed economici dell'incidentalità e del deterioramento ambientale determinati dal modello di mobilità attuale, ponendo l'accento sulla distorsione metodologica posta in essere attualmente con il trasferimento degli oneri relativi ad altri settori, un sistema che nasconde il costo « reale » delle modalità di trasporto utilizzate;

la Commissione europea ha attentamente valutato le esternalità connesse al-

l'attuale politica dei trasporti (e non adeguatamente contabilizzate) così individuandole nell'incidentalità (il valore dei costi sanitari e sociali dei morti e dei feriti è stato valutato in 145 miliardi di Ecu per l'Unione europea e 22 miliardi di Ecu solo per l'Italia), l'inquinamento acustico (sul quale il traffico stradale influisce in misura pari al 64 per cento, per complessivi 4 miliardi di Ecu nell'Unione europea e 1000 miliardi di lire solo per l'Italia), l'inquinamento atmosferico (una delle emergenze sanitarie più rilevanti che comporta un costo comunitario di oltre 41 miliardi di Ecu e 12.000 miliardi di lire per l'Italia), le infrastrutture (il cui costo insieme ai mezzi ed i servizi di trasporto ammonta a 450.000 miliardi, pari all'88,33 per cento delle spese globali per i trasporti, un valore che presenta un incremento del 6,7 per cento dovuto proprio all'autotrasporto merci), la congestione (sui costi reali della quale sarà necessario effettuare ulteriori studi ed approfondimenti, ma che costituisce con tutta evidenza un irrisolto nodo della politica dei trasporti);

appare evidente la responsabilità oggettiva del trasporto merci su gomma sul numero e la gravità degli incidenti che continuamente si verificano sulle nostre strade;

nonostante questa consapevolezza in Italia si è sempre preferito impostare la politica dei trasporti privilegiando il trasporto su gomma, non solo sul piano infrastrutturale, ma con aiuti settoriali per complessivi 6.000 miliardi dal 1992 al 1996, ai quali vanno aggiunti gli ulteriori 1800 miliardi stanziati con la legge 23 dicembre 1997, n. 454;

ai già elevatissimi costi dell'eccessivo ricorso al trasporto su gomma delle merci (ambientali, sociali, sanitari) si devono aggiungere poi i costi « infrastrutturali », derivanti cioè dalla manutenzione resa necessaria dall'impatto altamente usurante dovuto ai mezzi pesanti: secondo uno studio dell'American Association of State Highway (l'equivalente statunitense della Società Autostrade), dal momento che il

danno causato da un veicolo alla sede stradale è proporzionalmente al peso per asse elevato alla quarta potenza, il danno causato da un camion con un carico pari a 10 tonnellate per asse equivale a quello causato dal passaggio di 160.000 autovetture;

queste agevolazioni, oltre a rappresentare una errata impostazione della strategia del trasporto delle merci in Italia, che è il paese europeo con la più alta percentuale di mobilità su gomma, contrastano anche con le normative europee ed infatti la Commissione europea ha avviato una procedura d'infrazione a carico dell'Italia per l'eccessivo e ingiustificato ricorso ad agevolazioni ed incentivi per la categoria degli autotrasportatori;

non è condivisibile la posizione fatalista assunta dal Governo che si è posto l'obiettivo di ridurre del 40 per cento il numero dei morti sulle strade entro il 2010, che equivale a rassegnarsi all'idea di avere ogni anno 4.000 decessi per incidenti stradali -:

quali interventi il Governo abbia assunto ed intenda assumere per ridurre i costi sociali economici e sanitari derivanti dall'inadeguato livello di sicurezza stradale esistente in Italia;

in che modo intenda procedere per garantire un maggiore rispetto delle norme del Codice della strada sulla sicurezza stradale, in particolare di quelle riguardanti l'obbligo dell'uso della cintura di sicurezza e dei caschi per i ciclomotori, il divieto di superare i limiti di velocità ed il mantenimento di un adeguato standard di manutenzione soprattutto dell'impianto frenante e dei pneumatici dei veicoli;

se non ritenga opportuno modificare il Codice della strada estendendo anche alle autovetture l'obbligo di installare i limitatori automatici di velocità, oggi previsti solo per alcune tipologie di veicoli, come gli autotreni di recente costruzione;

se non ritenga infine assolutamente urgente reprimere severamente l'incomprensibile libertà di vendita anche in te-

levisione di dispositivi in grado di segnalare gli autovelox, dispositivi quindi in grado di annullare l'effetto deterrente dei preziosi strumenti di cui la polizia stradale per contravvenzionare chi supera i limiti di velocità sulle strade mettendo a repentaglio la vita propria ed altrui.

(2-01885) « Paissan, Galletti, Gardiol, Scaglia ».

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IMMEDIATA**

LOMBARDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere - premesso che:

esiste nel nostro Paese, anche se il problema è molto più generale e interessa quasi tutti i Paesi così detti « avanzati », un problema di crescente allontanamento dei giovani dalla politica e spesso anche di disinteresse ai problemi sociali;

vi sono certamente anche giovani molto impegnati in forme di volontariato e di servizio gratuito esemplare e giovani interessati e impegnati in politica, ma si tratta di una minoranza circoscritta e anch'essa appare quasi sempre diffidente verso gli impegni più istituzionali;

il problema deve interessare i responsabili politici nazionali perché è in gioco il futuro della Nazione -:

quali decisioni specifiche intenda assumere per rispondere a questa situazione, come per esempio la possibilità di istituire un Commissario o un Sottosegretario alla gioventù o un più mirato utilizzo del tempo previsto nella educazione scolastica come « educazione alla cittadinanza ». (3-04045)

CHIAPPORI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere - premesso che:

l'onorevole Vigneri, sottosegretario al ministero dell'interno, ha recentemente

espresso, come riportato nel *Gazzettino di Treviso* del 2 luglio 1999, le proprie perplessità circa le attività di generico controllo dell'ambiente urbano ovvero di prevenzione e tutela della cittadinanza svolte localmente dall'associazione Guardia nazionale padana, in quanto gruppo avente natura politica;

la Guardia nazionale padana è un'associazione di volontariato che, per statuto, non svolge alcuna attività di propaganda politica e raggruppa persone che esprimono qualsivoglia credo politico, religioso e culturale;

non è chiara la preoccupazione del medesimo rappresentante dell'esecutivo nel tentare di dimostrare la presunta natura politica della Guardia nazionale padana e il motivo per cui non prenda analogo posizione nei confronti di altre associazioni (come l'Arci, le Acli o i sedicenti centri sociali) che, formalmente volontaristiche e apolitiche, svolgono apertamente attività di appoggio « logistico » e propaganda per alcune formazioni politiche e ricevono cospicui contributi e sovvenzioni pubbliche -:

se condivida tali esternazioni dell'esponente governativo circa la Guardia nazionale padana, che stanno arrecando grave danno all'immagine dell'associazione, la cui attività è sempre più richiesta dai cittadini padani, nascondendo l'incapacità delle istituzioni di affrontare adeguatamente il problema sicurezza dei cittadini e costituendo un sistema proditorio per discriminare un'associazione in favore di altre. (3-04046)

FLORESTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere - premesso che:

il perdurare dei disagi degli utenti nel settore dei trasporti nel nostro Paese sta creando grandi problemi di carattere economico e sociale;