

INTERPELLANZE URGENTI

(Sezione 1 – Sentenza in materia di trasfusioni di sangue infetto)**A)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro della sanità, per sapere – premesso che:

la sentenza n. 21060 del 27 novembre 1998 del Tribunale civile di Roma – relativa alla causa promossa da 385 emofilici nei confronti del ministero della sanità per le infezioni trasmesse dai prodotti derivanti dal sangue acquistati dal ministero della sanità e distribuiti attraverso il Servizio sanitario nazionale – ha accolto le richieste dei ricorrenti, riconoscendo il diritto al risarcimento del danno (« biologico, materiale e alla vita di relazione »), oltre all'indennizzo di solidarietà di cui alle leggi n. 210 e n. 238;

gli emofilici sono malati cronici e costretti a far ricorso ai prodotti derivati dal sangue con un'elevata frequenza (fino a trenta volte l'anno), tanto che il loro trattamento viene definito obbligato;

i prodotti derivati dal sangue acquistati dal ministero della sanità e distribuiti attraverso il Servizio sanitario nazionale hanno provocato in 820 soggetti l'infezione da Hiv (e per oltre 400 la morte per Aids) e in circa 3.500 infezioni dai virus dell'epatite B e C;

nella trasmissione televisiva di Rai Due « Pinocchio », nella puntata del 3 dicembre 1998, il presidente della Federazione delle associazioni emofilici – Onlus, Andrea Buzzi, in relazione alla sentenza

del Tribunale civile di Roma rivolgeva al Ministro della sanità on. Rosy Bindi la seguente domanda: « Dopo la sentenza del Tribunale di Roma, noi proponiamo la via transattiva. Farete appello contro questa sentenza? ». Alla domanda il Ministro rispondeva testualmente: « Casomai ci costituiamo parte civile nei confronti di chi ha causato questa sciagura. Ma non andremo certo contro i malati »;

in una conversazione telefonica di pochi giorni successiva alla trasmissione televisiva tra un funzionario di gabinetto del Ministro Bindi, dottor De Giuli e il presidente della Federazione delle associazioni emofilici – Onlus, Andrea Buzzi, il dottor De Giuli, come riferito dall'interrogante, avrebbe annunciato il ricorso avverso la sentenza del Tribunale di Roma, ricorso che fu definito « atto dovuto » per non lasciare cadere in giudicato una sentenza così onerosa per lo Stato;

facendo seguito a queste dichiarazioni, il ministero della sanità ha proposto appello avverso alla sentenza del Tribunale civile di Roma –:

per quali ragioni abbia deciso di non onorare l'impegno pubblicamente assunto di fronte all'opinione pubblica;

per quali ragioni non abbia dato seguito alla costituzione di parte civile nei confronti delle case farmaceutiche produttrici degli emoderivati causa dell'infezione;

se non intenda ritirare la costituzione in giudizio e provvedere a quanto disposto dalla sentenza del Tribunale civile di Roma;

se abbia previsto nella predisposizione del bilancio preventivo lo stanziamento della somma necessaria in caso di ulteriore sentenza di condanna nel giudizio d'appello;

quali iniziative intenda adottare nei confronti delle vittime dell'infezione.

(2-01875) « Maiolo, Aprea, Bergamo, Bertucci, Biondi, Donato Bruno, Colletti, Conte, Cuccu, De Luca, Del Barone, Deodato, Di Luca, Floresta, Frau, Gagliardi, Giannattasio, Landi di Chiavenna, Landolfi, Leone, Liotta, Marotta, Martino, Massida, Matranga, Nan, Paroli, Pecorella, Santori, Scaltritti, Scarpa Bonazza Buora, Sgarbi, Taradash, Tarditi, Viale, Vito, Benedetti Valentini, Cola, Garra, Gastaldi, Gazzilli, Niccolini, Saponara, Taborelli, Tortoli ».

(7 luglio 1999).

(Sezione 2 – Istituzione di un'agenzia per la formazione e l'istituzione professionale)

B)

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 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'integrazione dei sistemi istruzione-formazione professionale) con il ministero dell'ambiente, con il ministero del tesoro, bilancio e programmazione economica (per il monitoraggio fisico nazionale del Fse), con il 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 occupa-

bilità 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 screditarne 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 (articoli 11 comma 1 lettera *a*) e 12 della legge n. 59 del 1997), dal momento che il quadro operativo dell'Isfol satura tutte 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 ».

(13 luglio 1999).

(Sezione 3 – Situazione occupazionale del quotidiano « Il Tempo »)

C)

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle comunicazioni, per sapere — premesso che:

il 6 luglio 1999 si è tenuta a Roma una manifestazione nazionale della Federazione nazionale della stampa i cui rappresentanti sono stati ricevuti a Palazzo Chigi per illustrare la drammatica situazione occupazionale del quotidiano *Il Tempo* dove, dal 23 giugno 1999, sono stati posti sotto cassa integrazione straordinaria senza rotazione, 43 giornalisti delle redazioni di Roma, tra cui l'intera rappresentanza sindacale, oltre alle redazioni di Pescara, Chieti, Campobasso, Civitavecchia e Rieti e agli uffici di corrispondenza di Lanciano, Sulmona, Termoli e Vasto, con una decisione assunta unilateralmente dall'editore del quotidiano, signor Domenico Bonifaci;

tale decisione è stata assunta dalla Editrice Romana spa e quindi dal signor Bonifaci, mentre era in corso un confronto chiesto dalla proprietà della testata *Il Tempo*, e in violazione degli accordi sottoscritti presso il ministero del lavoro il 28 maggio 1998 tra le associazioni sindacali di

categoria e i legali rappresentanti dell'editrice —:

quale sia lo stato degli assetti societari della editrice e se su di essi abbia aperto un'inchiesta l'ufficio del garante per le comunicazioni;

quali siano i risultati delle ispezioni attivate dal ministero del lavoro presso le redazioni centrali e periferiche del quotidiano e, se, in particolare, siano state riscontrate violazioni di legge e contrattuali;

se abbia mai verificato in che modo siano stati utilizzati i benefici previsti dalla legge n. 416 del 1981 sullo stato di crisi delle aziende editoriali;

se non ritenga, infine, che vi sia stata una chiara violazione di legge circa l'espulsione dell'intera rappresentanza sindacale.

(2-01878)

« Pistelli, Ciani ».

(8 luglio 1999).

(Sezione 4 – Candidatura della città di Padova come sede dell'Autorità per il terzo settore)

D)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri per la solidarietà sociale, delle finanze, del lavoro e della previdenza sociale, per sapere — premesso che:

le nuove norme che regolano il « terzo settore » prevedono l'istituzione di una *Authority* come organo di controllo deputato a garantire l'uniforme applicazione della normativa degli enti non commerciali e sulle onlus e ad evitare possibili abusi;

dopo l'emanazione del decreto legislativo n. 460 del 1997, l'*Authority* diventa il riferimento necessario per orientare il monitoraggio, indirizzare la gestione del contenzioso, favorire il coordinamento delle diverse materie legislative in una realtà così complessa e frastagliata;

l'*Authority* potrà garantire da un lato quella tutela e quel sostegno al *no profit*, dall'altro quel controllo e quella traspa-

renza fondamentali per evitare eccessi di burocratizzazione nei controlli, ma anche gli atti discrezionali;

l'*Authority* verrà istituita tramite un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta dei Ministri delle finanze, del lavoro e della solidarietà sociale;

valutazioni di ordine logistico-organizzativo portano a ritenere che, come avvenuto per altri organismi di controllo, possano prevalere le scelte di una localizzazione decentrata rispetto a Roma;

il consiglio comunale di Padova in data 25 maggio 1998 ha approvato all'unanimità un ordine del giorno in cui la città di Padova si candida ad ospitare la sede nazionale dell'*Authority*, e di recente il sindaco di Padova ha lanciato la proposta di Palazzo Angeli (ex sede del comando dei Vigili del fuoco) in Prato della Valle quale possibile ed elegante edificio per accoglierla;

il consiglio regionale del Veneto ha approvato all'unanimità una mozione che candida il Veneto e Padova ad ospitare questa prestigiosa sede evidenziando come questa regione e questa città costituiscano un modello a livello nazionale in materia di volontariato, con gli oltre 300.000 volontari, i 7 centri di servizi già istituiti ed operativi, le 302 cooperative sociali, e le circa 1.000 associazioni iscritte agli appositi registri regionali;

Padova in questi anni si è qualificata sia per la sua ricchezza di esperienza di volontariato, di associazionismo, di cooperazione e impresa sociale, sia per il fatto di essere sede e laboratorio di iniziative e progetti innovativi quali la prima banca etica che ha aperto in questi giorni il suo primo sportello, e quali Civitas, la fiera del terzo settore, dell'economia sociale e civile, che è ormai giunta alla sua terza edizione;

importanti realtà associazionistiche, quali il Movi, le Acli, la Fict, l'Agencia Mediterranea, il Forum per il terzo settore

del Veneto e altre, hanno già manifestato la necessità di individuare Padova quale sede dell'*Authority* —:

se si intenda accelerare la procedura istitutiva dell'organismo di controllo, in modo che possa accompagnare fin dall'inizio la fase attuativa del decreto legislativo n. 460 del 1997 e rappresentare l'impegno diretto in questo campo della Presidenza del Consiglio dei ministri, del ministero delle finanze, del ministero della solidarietà sociale e del ministero del lavoro;

se non ritenga di raccogliere le proposte, avanzate dal consiglio regionale Veneto e dal consiglio comunale di Padova, di candidare le città di Padova per le motivazioni esposte in premessa quale sede dell'*Authority* del terzo settore.

(2-01785) « Ruzzante, Frigato, Castellani, Pozza Tasca, Lucà, Frau, Fratta Pasini, Scarpa Bonazza Buora, Basso, Giancarlo Giorgetti, Giulietti, De Piccoli, Peruzza, Manzato, Crema, Saronara, Scantamburlo, Ascierio, Pezzoli, Alberto Giorgetti, Mazzocchin, Pezzoni, Rodeghiero, Dalla Rosa, Michielon, Calzavara, Chincarini, Alborghetti, Lumia, Marongiu, Apolloni, Testa, Ricciotti, Manca, Folena ».

(4 maggio 1999).

(Sezione 5 – Estensione della rete di raccolta del gioco del lotto)

E)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle finanze, per sapere – premesso che:

la legge 23 dicembre 1994, n. 724, come modificata dall'articolo 19 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, prevede che il Ministro delle finanze, con proprio decreto, provveda a fissare « l'allargamento

della rete di raccolta del gioco del Lotto in modo che entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge sia raggiunto il numero di 15 mila punti di raccolta e che successivamente sia estesa a tutti i tabaccai che ne facciano richiesta entro il 1° marzo di ogni anno, purché sia assicurato un incasso medio annuo da stabilire con decreto del Ministro delle finanze, d'intesa con le organizzazioni sindacali dei rispettivi settori maggiormente rappresentative sul piano nazionale, salvaguardando l'esigenza di garantire la presenza nelle zone periferiche del paese »;

ad oggi non risultano soddisfatte né le domande presentate entro il 1° marzo 1998, né quelle presentate entro il 1° marzo 1999;

il regime di monopolio assicurato sin qui ad una esigua parte dei 55 mila tabaccai distribuiti sull'intero territorio nazionale appare ingiusto verso gli interessati e contrario agli interessi dell'amministrazione;

la lentezza e il ritardo manifestati nell'ottemperare alla legge appaiono non più giustificabili —:

se e quando il Ministro intenda emanare i decreti necessari ad estendere progressivamente la rete di raccolta del gioco del Lotto a tutti i tabaccai richiedenti;

se ritenga che le domande allo scopo presentate entro il 1° marzo 1998 e 1999 possano essere totalmente esaudite.

(2-01870) « Brunale, Campatelli, Guerra, Voza, Agostini, Fredda, Buglio, Cennamo, Dameri, Mariani, Sedioli, Serafini, Migliavacca, Bielli, Carboni, Alveti, Cappella, Bova, Raffaldini, Rossiello, Rava, Occhionero, Panattoni, Giacco, Malagnino, Chiusoli, Lucà, Di Rosa, Cordoni, Basso, Faggiano, Battaglia, Dedoni ».

(1° luglio 1999).

(Sezione 6 – Riduzione delle imposizioni fiscali sul prezzo del gasolio e del Gpl per riscaldamento nelle zone di montagna)

F)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle finanze, per sapere – premesso che:

il Consiglio dei Ministri ha approvato il regolamento che disciplina la riduzione delle imposizioni fiscali sul prezzo del gasolio e del Gpl per riscaldamento nelle zone di montagna del nostro Paese, in occasione della discussione della legge finanziaria 1998;

sul medesimo regolamento la Corte dei conti ha chiesto alcuni chiarimenti che il Governo ha fornito;

la Corte dei conti ha ritenuto tali chiarimenti esaustivi;

il regolamento è passato al Presidente della Repubblica per essere quindi pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* ed entrare in vigore;

per quale ragione il regolamento per l'applicazione della norma sulla riduzione delle imposizioni fiscali sul prezzo del gasolio e del Gpl, non sia ad oggi ancora stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*;

se non ritenga opportuno intervenire per portare a conclusione l'iter attuativo della norma.

(2-01886) « Olivieri, Bogi, Brancati, Caccavari, Cambursano, Camoirano, Cesetti, Corvino, Di Capua, Di Stasi, Ferrari, Finocchiaro Fidelbo, Gerardini, Innocenti, Manzato, Manzini, Massa, Novelli, Pezzoni, Riva, Rizza, Ruffino, Ruzzante, Sabbatini, Schmid, Solaroli, Targetti, Tattarini, Trabattoni, Vannoni, Francesca Izzo, Attili, Battaglia, Brunale, Campatelli, Cappella, Carboni, Cherchi, Dedoni, Di Bisceglie,

Faggiano, Guerra, Jannelli, Maselli, Panattoni, Raffaldini, Rava, Rossiello, Sedioli ».

(14 luglio 1999).

(Sezione 7 – Furto di un ciclomotore di proprietà del figlio del Vicecapo della Polizia di Stato)

G)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere – premesso che:

l'agenzia di stampa *il Velino*, in data 2 luglio 1999, ha pubblicato la seguente notizia: « Rubato il motoscooter del vicecapo della polizia. Ieri alle questure italiane è arrivato un fonogramma urgente. Si segnalava, con grande rilievo, il furto di un motoscooter Honda 50 rubato il giorno prima al Lungotevere Michelangelo a Roma. Il fatto è stato denunciato al commissariato Prati da Francesco De Gennaro, figlio del vicecapo della Polizia, Gianni De Gennaro. Per ritrovare il motorino gli investigatori in tutta Italia sono stati sollecitati alla più alta collaborazione » –:

quale valutazione di tale inaudita vicenda il Governo sia in grado di fornire, tenuto conto dei doveri giuridici e deontologici dei pubblici funzionari;

quali provvedimenti il Governo intenda adottare nei confronti dei promotori e degli esecutori di questo abuso incivile, costituito dalla mobilitazione nazionale delle forze della polizia e della polizia giudiziaria alla ricerca del motociclo appartenente al figlio del vice capo della polizia, abuso comportante il ridicolo assoluto, l'immeritato disdoro e la temporanea alterazione della funzionalità di tali apparati pubblici;

se il Governo consideri il promotore e fruitore di un simile abuso, evidentemente in possesso di una concezione feudale, pericolosa e antigiuridica della pub-

blica funzione, in grado di assicurare con dignità e senso dello Stato lo svolgimento dei propri compiti attuali, meritevole di essere mantenuto nell'attuale incarico di vice capo della polizia e, altresì, adeguato, per caratteristiche della personalità e della cultura istituzionale, così dimostrate: tanto negative in lui, alla candidatura per la carica di capo della polizia.

(2-01879) « Mancuso, Amato, Aracu, Armosino, Baiamonte, Bertucci, Crimi, Cuccu, D'Ippolito, Divella, Filocamo, Fratta Pasini, Frau, Gagliardi, Giovine, Giudice, Leone, Lo Jucco, Lorusso, Mammola, Martino, Martusciello, Misuraca, Prestigiacomo, Radice, Rosso, Alessandro Rubino, Sestini, Stagno D'Alcontres, Stradella, Tortoli, Urbani, Conte, Nan, Vito ».

(8 luglio 1999).

(Sezione 8 – Sottrazione di minori in affidamento familiare)

H)

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri di grazia e giustizia, degli affari esteri e dell'interno, per sapere – premesso che:

nel nostro Paese sono stati accolti molti somali, rifugiati politici, che vivono in comunità concentrate in alcuni comuni;

i servizi sociali competenti hanno affidato molti minori somali, in tenerissima età o nati in Italia, a famiglie italiane, disponibili a dare loro affetto e cura, anche per permettere alle madri naturali di trovare e mantenere una occupazione;

i programmi di affidamento familiare si sono protratti anche fino a dodici anni. Alcuni sono ancora attuali;

durante gli anni dell'affidamento, nella grande maggioranza dei casi, il bambino è vissuto esclusivamente con la famiglia affidataria, mantenendo con la madre naturale incontri molto sporadici;

improvvisamente molti affidamenti sono stati interrotti violentemente con la sottrazione del bambino da parte della madre naturale che è poi espatriata con il figlio in altri Paesi europei, prevalentemente in Olanda, Svizzera, Inghilterra, senza dare notizie alla famiglia affidataria della condizione e del destino del bambino;

ciascuna famiglia affidataria, mantenendo responsabilmente il compito assunto, si è rivolta alle istituzioni interessate non riuscendo a trovare solidarietà ed un sostegno efficace alla ricerca ed alla preoccupazione delle sorti del bambino; anzi, molte famiglie hanno iniziato procedimenti lunghi, complessi e costosi, in Italia ed all'estero, senza vedersi nemmeno riconosciuto il diritto di visita e ricevendo in risposta una vaga notizia di inserimento del bambino nella nuova comunità;

il ripetersi degli episodi di sottrazione del minore ha portato molte famiglie affidatarie ad associarsi per denunciare la gravità dei fatti subiti dai minori che avevano, per tutto il tempo dell'affidamento, trovato educazione, cura oltretutto un mondo proprio di amicizie, di giochi, di affetti;

questa prassi è inaccettabile e segna un ritardo nelle disposizioni che regolamentano l'affidamento familiare, nell'azione degli organi competenti – dai servizi sociali agli organi di polizia e giudiziari – nel passaggio da una carta di diritti riconosciuta all'infanzia ad una effettiva promozione dell'interesse del minore –:

quali siano nel merito le valutazioni del Ministri interpellati;

se non si ritenga di dovere porre in essere una azione coordinata di indagine e di intervento al fine di prevenire ulteriori sottrazioni e di reprimere quelle già in essere;

se non si ritenga di promuovere in ambito internazionale la ricerca di disposizioni o di azioni che impediscano detti episodi che non trovano adeguata sanzione e tutela nella Convenzione dell'AIA del 25 ottobre 1980;

quali forme di supporto possano essere offerte alle famiglie affidatarie successivamente alla sottrazione del minore per consentire loro di adempiere alla responsabilità assunta e rincontrare oltre che recuperare il bambino violentemente allontanato;

se non si ritenga di dovere instaurare con i Paesi di provenienza dei bambini rapporti od accordi utili a respingere ogni eventualità di ideazione o di organizzazione della sottrazione dei minori;

se non si ritenga di poter modificare le norme sull'affidamento familiare per garantire un maggior coinvolgimento dei genitori naturali del bambino, la verifica del loro rapporto con il bambino perché non si celi dietro l'affidamento uno stato di abbandono, la certezza delle funzioni dei servizi sociali.

(2-01876) « Lucidi, Altea, Bolognesi, Bonito, Capitelli, Carboni, Cento, Ciani, Di Bisceglie, Fioroni, Frigato, Giannotti, Jannelli, Labate, Leoni, Maggi, Mancina, Maselli, Meloni, Miraglia Del Giudice, Olivieri, Peruzza, Pompili, Rabbito, Sciacca, Settimi, Sinsiccalchi, Stelluti, Susini, Zagatti, Carotti, Chiusoli, Fredda, Giacco, Lucà, Malagnino, Migliavacca, Pistone, Serafini ».

(8 luglio 1999).

(Sezione 9 – Misure in materia di sicurezza stradale)

I)

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 i 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 60 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 all'attuale politica dei trasporti (e non adeguatamente contabilizzate) 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) nell'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), nell'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), nelle 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), nella 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 proporzionale 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 —:

come il Governo sia intervenuto ed intenda intervenire 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 televisione 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 si serve per contravvenzionare chi supera i limiti di velocità sulle strade mettendo a repentaglio la vita propria ed altrui.

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

(13 luglio 1999).