

MOZIONE

La Camera,

premesso che:

le ultime vicende belliche, drammatico epilogo delle turbolenze politiche seguite alla disgregazione della ex Jugoslavia, hanno dimostrato la centralità dell'area adriatica ai fini della salvaguardia degli interessi nazionali;

il bacino adriatico è segnato da diffusi e frequenti fenomeni illegali, tra cui immigrazione clandestina, contrabbando di armi e merci, narcotraffico;

all'Italia, quale membro dell'Ue, competono precisi impegni e responsabilità nel quadro del nuovo trattato di Amsterdam;

è necessario il massimo sforzo affinché l'Adriatico si trasformi progressivamente in area di pacifica convivenza, cooperazione economica e dialogo tra i Paesi rivieraschi, attraverso interventi mirati alla salvaguardia dell'ambiente e delle risorse ittiche, alla cooperazione culturale e scientifica, alla regolamentazione e sicurezza del traffico interportuale, allo sviluppo del turismo, alla lotta alla criminalità organizzata transnazionale;

nel settore della pesca è stato elaborato un progetto di accordo internazionale, fatto proprio dal Governo italiano, per una disciplina comune delle attività di pesca da affidare ad un'apposita Autorità internazionale per la pesca in Adriatico;

la Commissione agricoltura e la Commissione speciale per le politiche comunitarie hanno approvato una risoluzione che impegna il Governo a sostenere tale iniziativa;

nell'ambito del predetto progetto di cooperazione, Italia, Croazia, Slovenia e Albania hanno sottoscritto un accordo in base al quale è stato istituito a Termoli un Centro internazionale della Fao che coordinerà le attività di ricerca finalizzate al

monitoraggio ambientale dell'Adriatico ed allo sfruttamento sostenibile delle sue risorse ittiche;

sui temi della sicurezza e dello sviluppo della regione adriatica e jonica era stata altresì organizzata una Conferenza internazionale da tenersi ad Ancona, allo scopo di avviare specifici programmi di cooperazione nei settori sopra indicati, Conferenza poi rinviata in ragione dei noti eventi bellici;

impegna il Governo a

a) svolgere un ruolo propulsivo affinché il rilievo strategico della regione adriatica orienti la politica estera nazionale e comunitaria;

b) organizzare la Conferenza internazionale di Ancona in tempi ravvicinati;

c) garantire la copertura dei previsti programmi di cooperazione, recependo nella prossima legge finanziaria le proposte già formulate, per gli aspetti di rispettiva competenza, dai ministeri degli esteri, dell'interno, della difesa, di grazia e giustizia, delle finanze, dell'università, dei trasporti, dell'ambiente, delle Politiche agricole;

d) agire in sede comunitaria affinché la Commissione europea, attraverso la presentazione di una apposita raccomandazione al Consiglio Pesca, ottenga il mandato ad aprire i negoziati con i Paesi terzi per l'istituzione dell'Autorità internazionale per la pesca in Adriatico.

(1-00388) « Mussi, Di Stasi, Crucianelli, Pezzoni, Abaterusso, Aloisio, Angelici, Basso, Bastianoni, Bielli, Cesetti, Cimadoro, Crema, De Piccoli, Di Capua, Di Fonzo, Duca, Evangelisti, Faggiano, Marco Fumagalli, Gaetani, Galdelli, Gasperoni, Gerardini, Giacco, Guerzoni, Domenico Izzo, Francesca Izzo, Malagnino, Mariani, Occhionero, Orlando, Parrelli, Pecoraro Scanio, Peruzza, Pettrini, Polenta, Rossiello, Ro-

tundo, Paolo Rubino, Ruffino, Saia, Saraca, Scrivani, Sedioli, Servodio, Signorino, Stanisci, Gaetano Veneto, Vignali, Zagatti ».

INTERPELLANZE

Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e dei trasporti e della navigazione, per sapere - premesso che:

secondo i dati dell'Istat nel 1996 gli incidenti stradali in Italia sono stati 190.068 ed hanno causato 6.193 morti, 272.115 feriti e 23.000 invalidi permanenti;

secondo un recente studio dell'Ocse nei paesi sviluppati il costo sociale del traffico e della congestione stradale è valutabile in una cifra pari al due per cento del Pil;

secondo la Commissione europea almeno 80 milioni di cittadini subiscono disagi dovuti al prevalente modello di viabilità, basato in molti paesi su mezzi di trasporto individuali su gomma;

sempre secondo la Commissione europea è possibile valutare con sufficiente precisione i costi sanitari e sociali per l'incidentalità (145 miliardi di Ecu), l'inquinamento acustico (4 miliardi di Ecu), inquinamento atmosferico (41 miliardi di Ecu), rispetto alle attuali opzioni prevalenti in tema di politiche della viabilità;

secondo le stime del ministero dei trasporti la viabilità di persone in Italia dal 1959 al 1994 è aumentata di circa il 600 per cento e la viabilità delle merci del 340 per cento; la distribuzione della mobilità tra le principali modalità di trasporto ha registrato il sostanziale raddoppio percentuale dell'utilizzo del veicolo privato, con una viabilità media annua (dati 1994) di 14 mila chilometri per auto:

il Governo Prodi, nella Relazione sullo stato della sicurezza stradale presentata il 6 agosto 1998, aveva tra l'altro evidenziato alcuni aspetti cruciali circa i comportamenti individuali e la sicurezza stradale: utilizzo della cintura di sicurezza oscillante tra il 4 ed il 10 per cento dei conducenti, a fronte del 70 per cento di Olanda ed Austria, dell'85-86 per cento di Francia e Lussemburgo, e comunque di percentuali superiori all'80 per cento nella maggior parte dei paesi sviluppati a livello mondiale; si pensi al Canada, dove la percentuale del 94 per cento riguarda tanto il conducente, quanto i passeggeri, quello anteriore e quelli posteriori! L'Italia risulta essere quindi il paese con la minore diffusione in assoluto dell'uso sistematico delle cinture di sicurezza, obbligo sistematicamente evaso nonostante la provata efficacia delle cinture come mezzo di protezione; l'assenza dell'uso della cintura determina infatti un incremento del tasso di morti per incidente pari a 3,5 volte in ambito urbano, e pari a 5 volte in ambito extraurbano. Considerazioni analoghe valgono e possono essere prospettate con riguardo agli utenti di ciclomotori, per quanto concerne l'altrettanto poco diffuso utilizzo del casco di protezione. A prescindere dall'obbligo per gli infradiciottenni, il tasso di incolumità dei conducenti coinvolti in incidenti è del 10,5 per coloro che indossano il casco, contro il 5,7 per coloro che non lo indossano. Emerge quindi con chiarezza la necessità di rafforzare l'obbligo all'uso di questi dispositivi di sicurezza sia attraverso campagne di sensibilizzazione e di convincimento, sia attraverso un più rigoroso controllo da parte dei corpi di vigilanza. Le relative sanzioni non compaiono nelle statistiche ufficiali delle infrazioni contestate ai conducenti, il che sembrerebbe evidenziare una sostanziale assenza di controllo da parte dei corpi di vigilanza stessi! Inoltre, manca del tutto nel nostro paese una rilevazione periodica e sistematica sull'uso dei citati dispositivi di sicurezza;

le infrazioni più ricorrenti al Codice della strada, senza particolari variazioni di lungo periodo, risultano essere il supera-