

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-

mento dei limiti di velocità; la visibilità limitata, aumentata in cinque anni dallo 0,4 per cento al 6,4 per cento; la mancanza di documenti regolamentari, salita dal 4,8 per cento nel 1981 al 17,3 per cento nel 1996; ed infine la mancata osservanza delle norme di circolazione e segnaletica, stabilmente intorno al 7 per cento dei comportamenti sanzionati; per i conducenti di autocarri, le infrazioni più consistenti sono quelle relative alla revisione dei veicoli (60 per cento) ed alla segnalazione del veicolo fermo (30 per cento); per i conducenti di ciclomotori, il trasporto non regolamentare di passeggeri ed oggetti (50 per cento), la mancanza di dispositivi di sicurezza (20 per cento) e la limitazione dei rumori (20 per cento);

quanto ai conducenti di ciclomotori e motocicli, i comportamenti illegittimi sono condizionati da due circostanze negative, segnatamente la scarsa preparazione sulle regole di circolazione, non essendo richiesta alcuna formazione alla guida, e l'inesistenza di sedi specifiche per la circolazione stessa, sia in ambito urbano che, a maggior ragione, in ambito extraurbano. Si ravvisa quindi una perentoria necessità di riesame degli aspetti normativi che riguardano la guida dei ciclomotori, con particolare riguardo alle azioni di formazione degli utenti, soprattutto di quelli minori;

quanto alle sanzioni nel rapporto citato si rileva un aumento delle sanzioni stesse da 2,5 milioni nel 1990 ad oltre tre milioni nel 1996; di queste, il 62 per cento viene comminato alle autovetture, che rappresentano l'80 per cento del parco vetture circolante, mentre solo il sette per cento colpisce i motocicli, che compongono il parco veicoli per poco più del 10 per cento. In ogni caso, nel lungo periodo il sanzionamento dei comportamenti di guida appare, rispetto al costante aumento dei veicoli e delle percorrenze, in tendenziale riduzione (3,5 milioni di sanzioni rispetto a 25 milioni di veicoli nel 1981, e poco più di tre milioni di sanzioni rispetto ad oltre 40 milioni di veicoli nel 1996); questo può indicare tanto una maggiore disciplina dei

conducenti, quanto una diminuzione delle azioni di controlli, ormai sature, e questa seconda appare l'ipotesi purtroppo maggiormente accreditata; dopo l'entrata in vigore della relativa normativa, si è registrato comunque un notevole incremento delle patenti di guida sospese, da 19.700 nel 1990 a ben 64.500 nel 1996. Le sospensioni più recenti non sono più dovute tanto alla violazione di norme di comportamento, quanto piuttosto ad incidenti stradali;

nella stessa Relazione sono esplicitati anche i principi base e le linee guida per l'elaborazione del Programma nazionale per la sicurezza stradale, ovvero la promozione di una maggiore coerenza delle misure normative e regolamentari e delle relative azioni di programmazione e pianificazione e gestione della mobilità, il rafforzamento dell'obbligo alla sicurezza dei cittadini e delle amministrazioni pubbliche sui fattori-chiave (cinture, limiti di velocità, utenze deboli eccetera), lo stimolo di un approccio integrato sia per lo studio ed il controllo della mobilità e dell'impatto della stessa sul tessuto sociale, economico ed ambientale, sia per la definizione di progetti, programmi, strumenti e misure normative e regolamentari; ed infine, incentivazione attiva della sperimentazione di nuove forme di governo della mobilità e della sicurezza, sulla base di più articolate conoscenze dei diversi fenomeni ad essa connessi (incidentalità e sue cause, eccetera), nonché interventi sui fattori di generazione dell'incidentalità e di massimo rischio, attraverso azioni e programmi specifici; le linee-guida si articolano nell'incentivare le capacità progettuali e realizzative, nell'elaborare nuove regole per una mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, nel sostenere l'elaborazione di piani e programmi, e nell'intervenire sulle cause di incidentalità e massimo rischio;

recenti disposizioni di legge hanno delegato il Governo all'elaborazione del Piano annuale per la sicurezza stradale; altrettanto recenti notizie di numerosi e disastrosi incidenti stradali costringono a « ripensare » i tempi del piano stesso e ad

anticiparne alcune misure; si noti che, nonostante le recentissime drastiche misure di controllo e prevenzione decise dal Governo, nello sorso fine settimana sono diminuiti gli incidenti, ma non i morti, che sono stati ben 51 -:

quali interventi urgenti intenda assumere il Governo per affrontare soprattutto questi problemi:

a) attuazione di misure straordinarie per la sicurezza stradale;

b) predisposizione di misure ordinarie per le verifiche ed i controlli da attuare su quanto già disposto da Codice della strada in vigore;

c) rafforzamento coerente degli organici della Polizia stradale e delle intese di programma operative tra quest'ultima e gli enti locali (regioni e comuni), soprattutto sui tratti stradali a maggiore indice di incidentalità, considerando che sulla rete autostradale avviene circa il 6 per cento degli incidenti e si verifica il 7,2 per cento dei feriti e il 10,7 per cento dei morti, con tendenza all'aumento di tutti questi dati, anche a causa dell'elevato livello di congestione della rete, che aumenta proporzionalmente l'indice di incidentalità; che sulla rete statale ha luogo il 10,7 per cento degli incidenti e si verifica il 12,5 per cento dei feriti, ed il 25 per cento dei morti; mentre sulla rete provinciale si verifica circa il 6,6 per cento degli incidenti, il 7,3 per cento dei feriti e il 16,3 per cento dei morti, con un incremento dell'incidentalità e dei feriti superiore a quello delle strade statali; dati leggermente inferiori riguardano la rete comunale extraurbana.

(2-01898)

« Saonara ».

I sottoscritti chiedono d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dell'interno, per sapere - premesso che:

la Kfor non è in grado di tutelare al contrario di quanto affermato dall'onorevole D'Alema al *Costanzo Show* - tutte le minoranze del Kosovo. Lo dimostrano

drammaticamente le decine di civili Rom e serbi uccisi in quella provincia dopo l'ingresso delle truppe della Nato;

la decisione del Viminale di non riconoscere più alle persone in fuga dal Kosovo lo status di profugo e di considerarli al contrario alla stregua di clandestini da respingere, è stata duramente contestata da organizzazioni come l'Acnur ed Amnesty International che la considerano, a ragione, illegittima sotto il profilo del diritto umanitario;

tra l'asfalto bollente e gli abitacoli di roulotte con temperature che a volte superano i 35 gradi, nel solo campo di Bari-Palese ci sono 541 Rom fuggiti alle persecuzioni (208 bambini, 149 uomini e 184 donne) che rischiano adesso di essere rimpatriate a forza in luogo che è loro ostile e pericoloso;

frasi come quelle espresse dall'onorevole D'Alema nella trasmissione televisiva in precedenza citata, come quella « la guerra è finita, potete tornare » - oltre che apertamente ciniche - rischiano di diffondere ulteriore disperazione in gente che non ha più casa e che fugge da una silenziosa, ma non per questo meno odiosa, pulizia etnica -:

se il Governo non ritenga doveroso cancellare immediatamente il provvedimento - avvisando di questo le questure ed i posti di frontiera - concedendo il diritto di asilo e la protezione umanitaria ai profughi Rom del Kosovo, fino a quando non saranno ristabilite le condizioni di sicurezza per un rientro nelle case e nei villaggi di provenienza;

se non ritenga che il continuare a tagliare fuori la Repubblica della Jugoslavia dai piani di ricostruzione preposti dalla comunità internazionale - in considerazione della distruzione provocata dai bombardamenti della Nato - sia in contraddizione con il desiderio del Governo di non vedere arrivare più profughi sulle nostre coste;

se non ritenga inoltre di dover porre questo problema all'attenzione degli altri

Paesi dell'Unione europea, persuadendoli invece della necessità di includere la Jugoslavia nei piani di ricostruzione e di rilancio dell'economia.

(2-01899) « Nardini, Mantovani, Giordano, De Cesaris, Vendola, Valpiana ».

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

BATTAGLIA e BASSO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

da circa un anno il signor Giulio Longo, invalido civile, è stato avviato al lavoro dall'Ufficio provinciale di Roma presso il Ministero degli affari esteri su richiesta numerica ai sensi della legislazione vigente in materia di collocamento obbligatorio;

tanto il signor Longo, quanto l'Asl competente hanno fornito agli uffici dello stesso Ministero tutte le documentazioni richieste, dalle quali risulta l'idoneità in relazione alle mansioni che sarà chiamato a svolgere;

nonostante ciò gli uffici competenti del Ministero con una serie di atti dilatori e richieste non previste dalle norme sul collocamento obbligatorio continuano a rinviare la chiamata in servizio;

ciò sta determinando danni morali e materiali ad un giovane disabile che ha acquisito una buona capacità di lavoro dopo un lungo ed impegnativo percorso riabilitativo e formativo;

ciò contrasta palesemente con gli orientamenti del Governo in materia di integrazione sociale e lavorativa dei disabili, nonché con i principi della legge n. 104 —:

quali iniziative intenda assumere affinché il Ministero degli affari esteri ri-

spetti le leggi dello Stato in materia di collocamento obbligatorio. (3-04096)

TRANTINO, BIONDI, FRAGALÀ e SIMONE. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

da notizie di stampa, si è appreso che il 10 luglio 1999 Virginia Golisano, cittadina italiana di quarantaquattro anni residente a Roma che in passato aveva fatto uso di stupefacenti, è stata fermata all'aeroporto di Islamabad in Pakistan perché nel sottofondo di una sua valigia la polizia doganale avrebbe rinvenuto un chilo e mezzo di eroina;

la donna, immediatamente rinchiusa in isolamento nella cella di sicurezza dello scalo del suddetto aeroporto con l'accusa di traffico di droga e di violazione delle leggi doganali, il 15 luglio 1999 è stata trasferita in un carcere di Rawalpindi;

per il reato ascritto alla cittadina italiana, le leggi islamiche prevedono la pena di morte;

le succitate norme, inoltre, non prevedono alcuna libertà su cauzione per i cittadini stranieri sospettati di far parte di una organizzazione dedita al traffico degli stupefacenti e non prevedono per l'imputato il diritto all'assistenza legale ed al gratuito patrocinio;

dal rapporto annuale dell'associazione *Nessuno tocchi Caino*, risulta che il Pakistan (che, gradualmente, sta abbandonando le norme che derivano dalla *common law* britannica per sostituirle con norme coraniche) applica la pena capitale al di fuori degli standard stabiliti dal diritto internazionale (l'anno passato, per ben due volte, la Ue ha compiuto una missione in Pakistan per invitare il governo a non applicare la pena di morte in modo indiscriminato);

specificatamente, il Pakistan condanna e giustizia i propri cittadini per motivi religiosi ed ammette la esecuzione della pena capitale nei confronti di minori