

ATTI DI INDIRIZZO

Mozione:

La Camera,

premesso che:

il numero delle vittime degli incidenti stradali è decisamente elevato in relazione ai valori medi dei 12 Paesi dell'Unione Europea e l'evoluzione del medio periodo mostra un andamento crescente (per quanto riguarda i feriti) o una lieve riduzione (per quanto riguarda i morti) che determina un progressivo ritardo del nostro Paese rispetto all'evoluzione media dei Paesi dell'U.E.;

l'elevato numero di vittime degli incidenti stradali è determinato in massima misura da cause « ordinarie »: dalla mobilità per lavoro e sul lavoro, dagli spostamenti diurni della popolazione adulta durante le giornate lavorative, ecc. Circa l'80 per cento dei morti e feriti è determinato da fattori a rischio mediamente presenti nelle diverse componenti della mobilità degli utenti. Questa ordinarietà degli incidenti stradali rende meno agevole il raggiungimento degli obiettivi di riduzione del numero di vittime degli incidenti stradali indicati dal programma comunitario di sicurezza stradale, poiché non basta intervenire su limitate e specifiche componenti del traffico degli utenti ma occorre agire sul sistema di mobilità nel suo complesso;

la maggior parte degli incidenti stradali (oltre l'80 per cento) si verifica nella rete infrastrutturale locale (strade comunali, provinciali e viabilità urbana). Su questa componente della rete stradale si concentrano quote analoghe di feriti (81 per cento) e di morti (63 per cento). In sostanza il problema del miglioramento della sicurezza stradale si manifesta in netta prevalenza come un problema delle amministrazioni locali che hanno la responsabilità di questa componente del sistema infrastrutturale;

i fattori che incidono in misura più rilevante sullo stato della sicurezza stradale italiana sono: la mancata protezione degli utenti deboli (pedoni, ciclisti e conducenti dei motocicli), i comportamenti di guida delle fasce di popolazione molto giovane e molto anziana, la diffusissima trasgressione di alcune norme del codice della strada fondamentali ai fini della sicurezza (uso dei dispositivi di sicurezza e rispetto dei limiti di velocità) obsolescenza del sistema stradale italiano ed in particolare di alcune componenti di questo, la limitatezza del trasporto collettivo (che risulta venti volte più sicuro rispetto a quello individuale), le carenze della base conoscitiva attualmente disponibile e soprattutto la mancanza di una « cultura » degli interventi per la sicurezza stradale, i limiti di coordinamento e di innovazione;

tutti i Paesi che allo stato attuale vantano tassi di mortalità per incidenti stradali nettamente inferiori di quelli italiani o che negli ultimi anni sono riusciti a determinare una riduzione degli stessi molto più intensa di quella verificatasi nel nostro Paese, presentano piani di sicurezza stradali con tratti comuni:

a) hanno definito una strategia di contrasto dell'incidentalità stradale efficace e soprattutto condivisa da numerosi organismi pubblici e privati;

b) hanno costituito strutture centrali di indirizzo, impulso e coordinamento efficienti e dotate di risorse commisurate agli obiettivi;

c) hanno centrato l'intervento su due settori complementari, la costruzione di una più diffusa cultura della sicurezza stradale, la riorganizzazione del sistema della mobilità (reti infrastrutturali, servizi di trasporto, regolamentazione del traffico);

d) hanno assicurato una rigorosa azione di prevenzione, controllo e soprattutto una sistematica repressione dei comportamenti a rischio;

e) hanno concepito l'azione di miglioramento della sicurezza stradale come

sistema di interventi specifici ed aggiuntivi sottoposti a costante monitoraggio dei risultati;

impegna il Governo

alla costruzione di una cultura stradale, anche con l'introduzione sistematica, ai sensi dell'articolo 230 del codice della strada, dell'educazione stradale nelle scuole oggi strumento indispensabile per la formazione del buon fruitore della strada che sembra lontana da un'efficace concretizzazione;

allo sviluppo di un'azione di prevenzione, controllo e repressione anche attraverso un aumento di organici delle unità preposte alla tutela della sicurezza stradale ed ad un maggior coordinamento delle forze di polizia stradale da parte del Ministero dell'Interno;

alla regolamentazione della vendita degli alcolici nelle aree di servizio ed ad un abbassamento del limite di legge da 0,80 g/l come nella maggior parte dei Paesi europei;

ad interventi in infrastrutture stradali che dovranno garantire maggiore sicurezza sulle strade;

ad attivare le necessarie integrazioni e modifiche legislative per rendere sistematico il controllo della positività dei conducenti agli stupefacenti ed aumentare il livello informativo sui pericoli alla guida dati da tali sostanze, ma anche dai farmaci e dai nuovi tipi di eccitanti che si stanno diffondendo tra i giovani;

all'introduzione di una patente a punti con previsione di perdita di punti oltreché per le più gravi norme di comportamento anche per il non uso delle cinture di sicurezza con comunicazione al patentato dei punti persi e di quelli ancora disponibili;

ad introdurre l'obbligo di dotazioni di sicurezza attive e passive quali air-bag, abs ecc. per le auto di nuova costruzione ed incentivarne l'installazione per quelle già in circolazione;

a garantire una « mappatura » dei punti critici che contribuiscono a far lievitare a dismisura la sinistrosità stradale e una maggiore attenzione al corretto posizionamento della segnaletica stradale ed in particolare alla verifica della sua viabilità;

ad introdurre, infine, il certificato di idoneità per la guida del ciclomotore visto l'alto tasso di incidenti cui sono soggetti i mezzi a due ruote e la sempre maggiore difficoltà e pericolosità della circolazione urbana ed extraurbana.

(1-00497) « Di Comite, Gastaldi, Deodato, Leone, Conte, Masiero, Bertucci, Donato Bruno, Mammola, Berruti ».

Risoluzione in Commissione:

L'VIII Commissione,

premesso che:

tutta la comunità scientifica più avveduta è concorde nel sottolineare il rischio estremo rappresentato dall'effetto serra e cioè dal surriscaldamento del pianeta dovuto alle emissioni di CO₂ e di « gas serra »;

tale mutamento dell'equilibrio della biosfera è tale da determinare sconvolgimenti climatici, moltiplicazione di eventi catastrofici, modificazione degli assetti geomorfologici;

gli impegni assunti a Kyoto, oltreché insufficienti, risultano largamente disattesi e, si è in presenza, invece che della diminuzione delle emissioni di una loro intensificazione;

alla recente conferenza dell'Aja, si è addirittura determinata, per prevalente responsabilità del governo USA, ma anche per l'inadeguatezza politica dell'Europa, la mancata ratifica degli impegni assunti a Kyoto;

la lotta all'effetto serra richiede una drastica modificazione delle condizioni ambientali e sociali dello sviluppo;

sono assolutamente da respingere proposte come quelle della compravendita delle quote di inquinamento;

occorre realizzare politiche atte a combattere l'effetto serra in un quadro di cooperazione solidale con i Paesi in via di sviluppo;

sono necessarie drastiche riconversioni degli apparati industriali ed economici, in un quadro di tutela del lavoro e dei soggetti deboli;

queste politiche non sono affidabili alle logiche di mercato e richiedono un forte intervento pubblico e una nuova idea di economia socialmente ed ambientalmente qualificata;

tale impegno deve essere reso certo e coerente con obiettivi, date, sostegni;

impegna il Governo:

ad indicare, tempi e strumenti operativi per rispettare almeno gli impegni assunti dall'Italia a Kyoto, il cui effettivo raggiungimento deve essere perseguito dal nostro Paese anche in modo unilaterale;

ad individuare i settori di intervento prioritari sui quali intervenire, con particolare attenzione al risparmio energetico, individuando quote certe di riduzione e di ricorso alle fonti energetiche alternative (con esclusione del nucleare e dell'incenerimento dei rifiuti), le necessarie riconversioni di produzioni industriali, il sistema dei trasporti;

ad individuare le misure sociali necessarie a sostenere tali impegni;

ad intervenire, in sede europea e nelle sedi mondiali perché si operi in direzioni analoghe, a partire dalla prossima sessione del G8 sull'ambiente che si terrà a marzo del 2001 a Trieste;

a intervenire affinché si giunga a una discussione parlamentare preventiva allo svolgimento del suddetto appuntamento internazionale del G8 del prossimo marzo 2001.

(7-01006) « De Cesaris, Giordano, Malentacchi, Valpiana, Boghetta, Cangemi, Bonato ».

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazione a risposta in Commissione:

GIORDANO, BOGHETTA, BONATO e CANGEMI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

Telecom Italia *Information Technology*: 44 società, più di 12.000 dipendenti, 4.300 miliardi di ricavi, 20 per cento del mercato nazionale dei servizi It. Il piano industriale di Tiit, recentemente approvato dal Cda, definisce un semplice contenitore che consente a Telecom di razionalizzare i settori immediatamente utili per le tlc e di tenere insieme questo mosaico di imprese fino al momento della vendita all'asta;

qui non si tratta di mettere in discussione l'assioma per cui le scelte manageriali debbano produrre valore per l'azionista, si tratta invece di capire quanto sia pressante per l'amministratore delegato Colaninno l'urgenza di ripianare i debiti accumulati nella scalata a Telecom. Non siamo infatti di fronte a strategie di investimento e di integrazione per il Comparto ma ad un piano industriale che si presenta come una sommatoria di operazioni parziali e contraddittorie, incoerenti rispetto ai proclami di rilancio industriale e condizionate da una logica prettamente finanziaria;

il metodo usato da Telecom, nel caso dell'informatica, si esplicita in due momenti diversi. In una prima fase si procede al sezionamento delle attività e nella seconda fase alla loro disarticolazione: per le attività più specificatamente collegate alle telecomunicazioni si mantiene il collegamento con la casa madre, per altre si punta al collocamento in borsa, con la