

RICERCA E SALUTE

# "I grassi superano i denutriti obesità epidemia globale"

## Studio Usa: 1 miliardo contro 800 milioni. Allarme dell'Oms

J. A. Auni6n

Il mondo e pieno di contrasti, e arriva un nuovo dato a confermarlo: il numero delle persone affette da problemi di sovrappeso od obesit in tutto il pianeta (circa un miliardo di individui), supera per la prima volta quello delle persone denutrite, attestato intorno agli 800 milioni di unit. Cos assicura uno studio condotto dall'Universit della Carolina del Nord, presentato questa settimana alla Conferenza internazionale degli economisti agricoli che si sta svolgendo in Australia.

Lo studio sostiene che, sui 6,5 miliardi di abitanti del pianeta, uno su 6 pesa pi di quanto dovrebbe. Il passaggio da un mondo di affamati a un mondo di obesi si sta "accelerando", ha assicurato Barry Popkin, uno degli autori della ricerca. La curva del numero delle persone denutrite tende verso il basso, mentre sale sempre pi rapidamente quella delle persone con problemi di peso.

Anche le conseguenze di questa elevata incidenza di individui in sovrappeso sono gravi. Queste persone sono maggiormente soggette a malattie come il diabete di tipo 2, disturbi cardiaci e anche tumori. In Europa, il 7% della spesa sanitaria viene destinato alla cura dell'obesit, secondo un rapporto della Commissione europea pubblicato l'anno scorso. « una situazione drammatica, che interessa soprattutto la popolazione infantile e giovanile», assicura Xavier Formiguera, dell'ospedale Germans Trias i Pujol di Badalona (Barcellona), «se non si interviene, diventeranno adulti obesi, e nessun Paese sar in grado di accollarsi la spesa sanitaria che una cosa simile comporta».

Il 40% dei bambini e degli adolescenti spagnoli tra i 2 e i 20 anni soffrono di sovrappeso od obesit, secondo il ministero della Sanit. Percentuale che arriva al 52% tra la popolazione adulta. «Tali dati, anche se inferiori in percentuale, sono pi preoccupanti per quello che riguarda i giovani, perch fino a poco tempo fa l'obesit interveniva solo nell'et adulta. Fino a 15 anni fa era impensabile curare bambini di 12 anni con

problemi di diabete o colesterolo, ma ora succede», afferma Formiguera.

L'Organizzazione mondiale della sanit (Oms) ha definito l'obesit come una «epidemia» e come «una delle maggiori sfide per la salute pubblica nel XXI secolo». «Si sta parlando molto di questo problema, ma nessuno sa bene che cosa fare», segnala Formiguera. Il ministero della Sanit spagnolo, nel febbraio 2005, ha lanciato la Strategia Naos, per sensibilizzare ai problemi della prevenzione dell'obesit e per incoraggiare l'attivit fisica. Un piano completato da uno studio sul peso di 120.000 studenti, da condurre nel prossimo anno scolastico, e da un accordo di autoregolamentazione della pubblicit raggiunto con l'industria alimentare, anche se secondo alcuni esperti, come Formiguera, il piano per ora " rimasto sulla carta".

Gli esperti dell'Universit della Carolina del Nord propongono iniziative contro l'obesit come l'aumento delle imposte su alcuni prodotti, a esempio bevande o cibi con alto contenuto di zuccheri e di grassi, e contemporaneamente misure di sovvenzionamento per verdure e ortaggi. Gli studiosi americani sottolineano inoltre l'importanza dell'esercizio fisico, mettendo a confronto, a titolo d'esempio, la popolazione americana e quella giapponese. Gli americani, con pi del 60% di popolazione adulta affetta da problemi di peso, percorrono ogni giorno soltanto 1.000-3.000 passi, mentre i giapponesi, che hanno una delle percentuali di obesi pi basse del mondo, quotidianamente percorrono a piedi pi di 6 chilometri.

Copyright elPas - Repubblica

(Traduzione di Fabio Galimberti)

ALESSANDRO BIANCHI: INASPRIMENTO DELLE SANZIONI. SU ALCUNE TRATTE AUTOSTRADALI LIMITE A 120 ORARI

## **Trasporti, l'offensiva del ministro sequestro di Tir e guerra ai cellulari camionisti**

ROMA - Stop agli automobilisti che guidano con il cellulare incollato all'orecchio. Basta con i Tir che viaggiano a velocità proibite sulle autostrade. Per i camionisti il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, annuncia un inasprimento delle sanzioni fino al blocco temporaneo del camion. Controlli più efficaci e mano pesante per i trasgressori. È questa la terapia ideata dal responsabile del dicastero ai Trasporti.

Misure che si aggiungono a quelle già annunciate nei giorni scorsi. Come l'abbassamento «differenziato» del limite di velocità sulle autostrade da 130 a 120 km/h, cioè solo su alcune tratte e in alcune fasce orarie, che è il fulcro del piano-sicurezza stradale perché «la velocità è tra i fattori di maggior rischio». E questa limitazione «non deve destare scandalo» perché in Paesi a noi vicini, come Belgio, Gran Bretagna, Grecia, Spagna, Irlanda e Portogallo, il limite è già di 120. Sulle strade i limiti vanno rispettati, ha sottolineato Bianchi in una intervista a "Radio anch'io", ed ha aggiunto: chi ha acquistato una Ferrari «corra su una pista propria». A chi va a 300 all'ora, sottolinea, «va ritirata la patente». Per i tanti, troppi automobilisti che parlano al telefonino mentre guidano senza auricolare né viva voce Bianchi ricorda che questo comportamento sbagliato è causa di molti incidenti e va combattuto. Per questo sta pensando a maggiori controlli e a rendere le sanzioni più severe.

Il piano-sicurezza prevede anche più rigore nel rilascio delle patenti, un periodo di training per i neo patentati, maggiori informazioni agli utenti e una formazione alla cultura della prevenzione degli incidenti che cominci dalle scuole elementari. Sul piano tecnico c'è da esaminare la possibilità di applicazione in particolare ai camion di autolimitatori della velocità, mentre è allo studio

l'ipotesi di una card intestata al conducente che, inserita in auto, ne registra i comportamenti «per evitare di aggirare le maglie larghe della patente a punti attribuendo ad un nonno che non guida più le infrazioni commesse». Per informare gli automobilisti della velocità differenziata, si possono trasmettere messaggi su pannelli elettronici lungo il percorso, ha spiegato il ministro riconoscendo poi gli «effetti benefici» della patente a punti nella riduzione del numero di incidenti; ma «occorre controllare che le regole vengano rispettate e le sanzioni effettivamente erogate perché ci sono moltissimi casi in cui vengono eluse con dei sotterfugi». Enrico Ferri, l'ex ministro ai Lavori pubblici che alla fine degli anni '80 introdusse il limite in autostrada dei 110, giudica la riduzione dei limiti di velocità «una conquista da cavalcare immediatamente», mentre l'ex sottosegretario ai Trasporti e presidente della Fai, la maggiore associazione italiana delle imprese dell'autotrasporto - Paolo Uggé - difende la categoria che «causa circa il 7 per cento degli incidenti che funestano il nostro paese». L'associazione dei consumatori Aduc sostiene infine che il 60 per cento degli incidenti dipende dalla cattiva manutenzione delle strade, mentre solo il 40 è causato dagli automobilisti che non rispettano il Codice della strada.

IL CASO

## **Petrolio ai minimi da due mesi in Italia la benzina resta alle stelle**

ROMA - Ennesimo calo per il prezzo del petrolio ai minimi da due mesi. Una debolezza che dopo quattro ribassi consecutivi potrebbe rappresentare l'atteso segnale di un'inversione di tendenza, sostenuta dalle "schiarite" in Libano e dagli incoraggianti dati Usa sulle scorte. Dopo settimane di aumenti incontrollati ieri, sui mercati, il greggio è sceso a 70 dollari al barile negli Stati Uniti, mentre il Brent è arretrato fino a 71,5 dollari circa. Ma nonostante questo, i prezzi dei carburanti in Italia restano in tensione, scatenando l'ennesima polemica tra consumatori e compagnie.

Secondo la Federconsumatori, infatti, i prezzi di verde e gasolio dovrebbero seguire molto più rapidamente la scia negativa tracciata dal greggio. Le compagnie, in sostanza, applicherebbero al rallentatore i ribassi: se da due giorni il prezzo della benzina servita targata "cane a sei zampe" è sceso a 1,373 euro al litro (negli impianti "fai da te" è a quota 1,352) restano ancorati a livelli record quelli degli altri concorrenti di Agip, tutti posizionati (tranne Tamoil a 1,399 euro) sopra 1,4 euro al litro. Quindi, secondo le associazioni dei consumatori ci sono ampi margini per un raffreddamento dei listini. Rosario Trefiletti, presidente di Federconsumatori chiede al governo «di intervenire contro le speculazioni che si fanno sul prezzo dei carburanti, che ingrassano di profitti immensi gli operatori del settore e comportano gravi perdite per le tasche dei cittadini». Per Trefiletti, «il prezzo della benzina con l'attuale costo del petrolio e l'euro a 1,28 sul dollaro si dovrebbe assestare sotto 1,33 euro. Con questi comportamenti - continua - si mettono in atto speculazioni molto forti a danno dei cittadini che pagano il pieno di benzina almeno 6-7 euro in più al mese, regalando a chi produce e di chi distribuisce ben 140 milioni di euro al mese».

Il presidente di Federconsumatori chiede quindi «un rapido intervento del governo, che definisca i controlli e le sanzioni, oltre a riorganizzare la rete di distribuzione carburanti, con l'apertura della vendita nei centri commerciali, così come avviene da anni negli altri paesi europei». Non meno

urgente, infine «la definizione di una accisa mobile per non fare aumentare la tassazione in caso di aumenti del prezzo del petrolio», e la concertazione a livello europeo di «interventi per rimpiazzare il dollaro con l'euro, come moneta d'acquisto del petrolio, al fine di evitare anche su questo versante ulteriori speculazioni».

(lu.ci.)

NELLA LETTERA DELL'ASSOCIAZIONE UNA SERIE DI CONSIGLI SU COME  
APPLICARE A PROPRIO VANTAGGIO LE NUOVE MISURE DI LIBERALIZZAZIONE

## **Le banche aggirano il decreto- Bersani**

### **Circolare Abi su spese di chiusura-conto e tassi. Governo in pista**

ROMA - Le banche potrebbero neutralizzare gli effetti del decreto-Bersani, ma il governo sta già preparando le contromosse. In una lettera che l'Associazione bancaria (Abi) ha inviato il 4 agosto ai suoi associati, vengono forniti i primi elementi interpretativi delle norme della legge sulle liberalizzazioni che riguardano il settore, interpretazioni che diventano però quasi un elenco di possibili scappatoie. In particolare le novità più rivoluzionarie presenti nel decreto sono tre: l'abolizione delle spese di chiusura nei "contratti di durata" (in particolare i conti correnti); l'obbligo per le banche di comunicare un mese prima ogni variazione delle condizioni contrattuali e la facoltà per il cliente nei sessanta giorni successivi di recedere senza pagare le spese di chiusura; l'obbligo per gli istituti di variare contestualmente i tassi passivi e attivi applicati ai clienti.

I legali messi in campo dal neopresidente dell'Abi Corrado Faissola forniscono più di una via d'uscita. Sulle spese di chiusura «si ritiene possano intendersi - si legge nella lettera - quelle strettamente inerenti alle attività di chiusura del rapporto (conteggi contabili e messa a disposizione delle somme a saldo) e non quelle generate da ulteriori servizi richiesti a valle del rapporto medesimo (ad esempio spese sostenute dalla banca in presenza di prestazioni per il trasferimento di titoli o dossier titoli)». Vale a dire che, oltre al dossier titoli, le domiciliazioni delle bollette o il Telepass per pagare l'autostrada non vengono considerati "strettamente connessi" e quindi la loro cessazione andrebbe comunque pagata. Il rischio è che al massimo si possa ottenere uno "sconto" al costo di chiusura attualmente praticato. E proprio sul trasferimento titoli si sono appuntate le critiche delle associazioni dei consumatori. La considerano una spesa ingiustificata visto che una semplice

comunicazione elettronica tra banche viene pagata centinaia di euro.

Sull'obbligo di variare i tassi attivi e passivi «contestualmente», l'interpretazione più favorevole dell'Abi prevede che, in caso di aumento del costo del denaro, le banche possano scaricare l'effetto sui mutui e sul credito al consumo (dove sono presenti solo tassi passivi) e al tempo stesso lasciare invariata la remunerazione dei conti correnti. Anche se si concede che l'interpretazione potrebbe essere più sfavorevole: ovvero che ogni variazione dei tassi debba essere replicata su tutti i rapporti con lo stesso cliente.

E qui entra in gioco il governo, chiamato a chiarire, interpretare e a correggere alcuni aspetti. La lettera Abi ha allarmato lo stesso ministro Pierluigi Bersani, è ritenuta contraria allo spirito della legge: «Il ministero allestirà un tavolo per il monitoraggio dell'applicazione della legge - fanno sapere dal ministero dello Sviluppo Economico - saranno sentiti sia le banche che i consumatori per controllare che non vi siano pratiche distorsive nelle applicazioni delle norme». Più in linea con le nuove norme, invece, le decisioni di alcuni grandi gruppi bancari che, al contrario delle opzioni Abi, hanno abolito in modo trasparente le spese di chiusura per i nuovi conti.

# Bianchi: in autostrada a 120

## E anche meno se piove. Severi con telefonini e neopatentati Ecco il giro di vite allo studio del ministero dei Trasporti

ROMA. Abbassare il limite di velocità sulle autostrade italiane a 120 chilometri l'ora e anche meno, ma solo in particolari condizioni di traffico, in certe ore del giorno. E' una delle tante proposte allo studio del ministero dei Trasporti, insieme a quella di una drastica revisione del Codice della Strada e della Patente a punti. «Non sono discorsi da ombrellone, ma proposte alle quali stiamo lavorando da settimane», precisa il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi.

Laurea in Ingegneria civile trasporti, professore universitario, rettore dell'Università di Reggio Calabria, Bianchi giudica positivi questi due mesi e mezzo di esperienza di governo. «E' già cambiato qualcosa. Penso alla politica internazionale, ma anche alle scelte di politica economica e al sistema dei controlli sull'evasione».

Un sistema dei controlli che lei vorrebbe estendere anche ai trasporti. «Innanzitutto dobbiamo riprendere la programmazione della politica dei trasporti di cui in questi anni si è persa traccia. Dobbiamo dar vita al Piano generale della mobilità. Insieme a questo ci sono gli interventi da fare sul Codice della strada. Ci sta lavorando il sottosegretario Andrea Annunziata, è un lavoro lungo, ma che si può fare per piccole tappe. Noi vareremo via via i provvedimenti che riterremo urgenti e necessari».

Come fare andare più piano gli italiani in autostrada? A proposito, lei quando è sull'auto di servizio con la scorta rispetta i limiti?

«Rispondo prima alla seconda domanda. Cerchiamo di rispettare i limiti, se non ci sono particolari urgenze dettate dalla sicurezza. E mi metto la cintura, come vecchia consuetudine. Andare più piano? 120 chilometri all'ora è il limite in molti paesi europei, anche nostri vicini. Io credo però che il limite vada modificato tenendo presente le differenti condizioni delle strade in cui vengono applicati».

Un po' come accade oggi in caso di pioggia che da 130 si passa a 110 chilometri all'ora?

«Sì, così. Sono consapevole che si introduce una complicazione, ma è sempre per ottenere maggior sicurezza sulle nostre strade, meno incidenti, meno morti, meno feriti».

Come si immagina questi limiti di velocità variabili?

«Li immagino segnalati con dei cartelli luminosi o con degli apparecchi elettronici lungo le autostrade. In certi punti il traffico intenso obbliga ad andare molto più piano in certe ore, ma si può andare a velocità normale in altre. Poi ci sono strade dove la mancanza di segnaletica, di corsie di emergenza, di guardrail efficienti (e penso soprattutto al Sud), rende più pericoloso il transito. Il limite deve tener conto di tutto questo».

Anche della condizione del manto stradale come chiedono i consumatori dell'Aduc? Loro dicono che gli incidenti per il 40% dipendono da chi guida, ma per il 60% le cause vanno ricercate nelle pessime condizioni delle strade.

«Lavorare sul 40% di responsabilità umana negli incidenti non è poco. Ritengo che sia vero che ci sono infrastrutture lasciate in condizione di abbandono. Mi viene in mente che si potrebbe finalizzare parte del gettito delle contravvenzioni alla manutenzione delle strade».

A tassare i Suv ci avete pensato?

«Una riflessione del genere non l'abbiamo ancora fatta, ma una tassazione progressiva sulla cilindrata e in relazione alle emissioni inquinanti potrebbe essere giusta».

Torniamo ai limiti di velocità. Il suo predecessore diceva che in alcuni tratti si sarebbe potuti andare a 150 chilometri all'ora.

«Quella dei 150 è una sciocchezza della quale non c'è necessità di parlare».

Una differenza di limiti in base alla cilindrata e all'età del conducente sarebbe ipotizzabile?

«Di questo sì, si potrebbe parlare. Soprattutto per quanto riguarda l'anzianità della patente. Non si può chiedere a un neopatentato la stessa capacità di guida di chi ha la patente da 10 anni. Per i neopatentati ci vorrebbe una sorta di allenamento, nel quale siano precluse certe cilindrata e il limite massimo di velocità sia più basso».

Più regole, più controlli, più costi. Oggi come oggi le risorse per chi deve controllare sono scarse. La polizia stradale può impiegare poche pattuglie al giorno, scarseggia persino la benzina. Ne dovrete parlare in vista della Finanziaria.

«Sì, non c'è dubbio, dovremo stanziare più risorse per i controlli. Anche perché niente è meglio, come deterrente, della presenza fisica dei controllori, delle pattuglie sulle strade».

Lei ha parlato anche di apparecchi di controllo da mettere sulle auto. «Qualcuno li ha definiti "scatole nere", ma quelle evocano altre tragedie. Penso a quegli apparecchi che registrano la velocità, sistemi che potrebbero indicare con precisione a quanto si è andati, quante volte si è superato il limite. Sarebbero un grande deterrente. Poi ci potrebbero essere anche i limitatori automatici di velocità, su alcune auto ci sono, impediscono di superare un limite predisposto dal guidatore».

Apparecchi come quelli in uso sui mezzi pesanti.

«Già. Qui mi permetta di ribadire un punto: i controlli sui mezzi pesanti devono essere intensificati, e le sanzioni per chi sgarrà devono diventare più rigorose. Gli strumenti di verifica ci sono, occorre prestare maggiore attenzione a quello che rilevano. E magari introdurre il fermo del mezzo».

Fra gli elementi di distrazione c'è anche il cellulare.

«Sono pericolosissimi, anche usati con l'auricolare. Dobbiamo essere più severi nei controlli».

La patente a punti ha funzionato?

«Ha funzionato e i dati sono lì a dimostrarlo: siamo passati da 190mila incidenti a meno di 150mila. Ci sono stati 1100 morti e 32mila feriti in meno. Certo vanno introdotti degli aggiustamenti, perché una cosa è suonare il clacson in un centro storico, altra superare il limite di velocità. E poi c'è superamento e superamento. A chi va a 300 all'ora in autostrada, per esempio, la patente va tolta per sempre».

La patente a punti funziona, ma le sanzioni non sempre vengono erogate.

«Lo considero un comportamento incivile quello dei furbetti che cercano ogni strada per eludere la sanzione: non fornendo i dati, indicando quelli di persone anziane».

Meno incidenti, meno feriti. Le assicurazioni se ne avvantaggiano, ma le tariffe non calano.

«Occorre che i contratti siano garantisti per entrambe le parti e non vessatori, e che ci siano gli adeguamenti verso il basso che il minor numero di incidenti farebbe supporre. Si potrebbero introdurre dei parametri standard: sotto una certa percentuale di sinistri per numero di auto circolanti la tariffa cala di tot. Credo che ci si possa arrivare con la persuasione. Se Ma se non bastasse non deve essere esclusa un'azione per legge».

I SINDACATI: LA SCELTA AL LAVORATORE. LO SCALONE È DA RIVEDERE

## In pensione più tardi liberamente

Sì con riserva da parte di Cgil, Cisl e Uil alla proposta lanciata dal ministro del lavoro Cesare Damiano.

Sì con riserva dai sindacati all'innalzamento dell'età pensionabile auspicato dal ministro del lavoro Cesare Damiano in un'intervista. Ma se la Cgil appare più prudente, Cisl e Uil lanciano il diktat: il lavoratore deve essere libero di scegliere. Mentre fonti interne all'Inps liquidano la questione come una mera presa di posizione politica, dato che al momento non c'è sul piatto nessuna proposta concreta.

L'innalzamento dell'età pensionabile anagrafica e contributiva, che nella precedente riforma era di 57 e 35 anni, potrebbe esserci ma andrebbe concertato con le parti sociali. Vogliamo reintrodurre nel sistema previdenziale un principio di flessibilità. Con l'obiettivo di far sì che il sistema previdenziale pubblico rimanga in equilibrio, oggi e per le future generazioni' aveva dichiarato il ministro del lavoro, Cesare Damiano.

Lo scalone voluto da Maroni, aveva aggiunto Damiano, introduce un cambiamento strutturale della vecchia riforma Dini, non soltanto perchè c'è un salto di almeno tre anni iniquo per una generazione di lavoratori, ma perchè nega alla radice il principio di flessibilità nell'uscita dal mondo del lavoro. Quelli fiscali, ha detto il ministro, sono dati confortanti di cui il paese aveva bisogno. Ora possiamo intercettare la ripresa a livello globale e per questo dobbiamo dare più competitività al sistema. Aggiungo che sono dati che consolidano l'idea di una manovra che, accanto al rigore, tiene in massimo conto lo sviluppo e l'equità. Il tutto nella logica della contemporaneità: cioè il risanamento dei conti pubblici deve andare di pari passo con la redistribuzione delle risorse'.

Per il responsabile economico della Cgil, Beniamino Lapadula, sono due le parole d'ordine quando si affronta il tema pensionistico: la concertazione e la flessibilità delle scelte: 'Il problema non è l'innalzamento dell'età pensionabile, che comunque non può essere rigido, ma individuare il modo più intelligente per superare lo scalone, ragionando in termini di incentivi e flessibilità. Il nodo, ha sottolineato il sindacalista, è la revisione dello scalone che già è stato messo a risparmio dal governo: si tratta di modificarlo tenendo presente anche della situazione finanziaria. Noi comunque, ha aggiunto Lapadula, siamo più favorevoli a un sistema di incentivi'. Secondo il sindacalista 'la cancellazione pura e semplice dello scalone non l'ha mai chiesta nessuno, perchè ciò comporterebbe un aumento degli oneri. Si tratta di vedere il modo più intelligente per intervenire. L'unica cosa che non può essere fatta, ha aggiunto, è l'innalzamento rigido dell'età, si può invece ragionare su incentivi e flessibilità'. Per Lapadula 'l'innalzamento dell'età previsto con lo scalone dalla riforma Maroni non è sostenibile non solo dal punto di vista dei lavoratori, ma anche delle imprese che si troverebbero a dover mantenere per altri cinque anni lavoratori anziani'.

Tema a parte, per il responsabile economico della Cgil, è invece quello della revisione dei coefficienti che definisce 'uno dei capisaldi e una verifica che deve essere fatta della riforma Dini', anche se 'bisogna ragionare su come rafforzare la

posizione dei lavoratori precari. In questo modo, conclude Lapadula, sarà possibile non compromettere i futuri profili di spesa visto che quando sono state fatte le simulazioni i lavoratori considerati erano quelli standard e non quelli precari'.

Anche secondo il segretario generale aggiunto della Cisl, Pier Paolo Baretta, l'innalzamento è possibile a condizione che il lavoratore sia libero di scegliere, che non si tocchino i coefficienti e che parta subito la previdenza complementare: 'L'aumento dell'età, purchè sia accompagnato dalla libertà del lavoratore di scegliere, è possibile, ha sottolineato il sindacalista, visto che aumenta la vita media. L'importante però è che a fronte di questa manovra non si riduca il valore delle pensioni e quindi non ci sia nessun ritocco ai coefficienti e, soprattutto, che parta subito la previdenza complementare'. A queste condizioni la Cisl è disposta a sedersi subito al tavolo perchè quella 'dell'aumento dell'età media pensionabile', ribadisce Baretta, 'è una soluzione di struttura che consente di chiudere il capitolo previdenza una volta per tutte' e, allo stesso tempo, di 'risolvere' il problema sul versante della spesa.

Favorevole alla correzione del cosiddetto scalone, la Uil per bocca di Domenico Proietti, segretario confederale, responsabile delle politiche previdenziali e fiscali del sindacato chiede però 'un superamento progressivo' ed è d'accordo con la Cisl nell'opporsi ad interventi sui coefficienti: 'Le pensioni sono già basse, ha osservato Proietti, non possiamo rischiare che diventino insostenibili'. Anche per la Uil è importante che ai lavoratori sia lasciata piena libertà di scelta rispetto al momento in cui andare in pensione. Il segretario confederale coglie l'occasione per ribadire la posizione del sindacato sulle ipotesi di riforma, cioè che 'sul sistema previdenziale non si può pensare di fare cassa'. Infine, conferma che il confronto con l'esecutivo partirà su questi temi a fine mese: 'Non è stata fissata una data, ma ci attendiamo una convocazione subito dopo la pausa festiva, presumibilmente a fine agosto'.

LIMITATORI DI VELOCITÀ IN AUTO E PIÙ CONTROLLI SULL'USO DI CELLULARI

## Arriva il training per i neopatentati

### Il ministro dei trasporti Bianchi ha annunciato le proposte di modifica del codice della strada.

Non più soltanto brevi corsi formativi inadeguati per il rilascio della patente. Presto il meccanismo diverrà più rigoroso per i neopatentati. E sarà accompagnato da un periodo di training che consentirà, affinando le capacità di guida, un uso progressivo degli automezzi che possa essere commisurato alle capacità di guida. Questa una delle novità in arrivo in materia di sicurezza stradale annunciata ieri dal ministro dei trasporti, Alessandro Bianchi, ospite del programma radiofonico Radio anch'io. Nello specifico, il ministro ha spiegato l'utilità del periodo di formazione considerato necessario 'perché non è possibile pensare che un neopatentato abbia la stessa esperienza, la stessa possibilità di circolare e lo stesso tipo di autoveicolo rispetto a qualcuno che guida la macchina da dieci anni'. Questa una delle proposte del ministro Bianchi dunque, ma tanti altri sono i provvedimenti di cui ha parlato e che intende mettere in atto nel breve periodo, presentandoli in discussione in parlamento già entro l'anno.

#### Limiti di velocità

Per il futuro i più controlli grazie agli strumenti elettronici avanzati e ai maggiori presidi. Che uniti all'intenzione di abbassare i limiti di velocità sulle autostrade a 120 km/h potranno garantire una minore incidentalità. Attenzione dunque alla velocità consentita, quest'ultima proposta potrebbe diventare realtà già entro la fine dell'anno. Non sarà comunque un abbassamento tout court: i limiti non saranno generalizzati, ma differenziati a seconda delle tratte stradali, delle fasce orarie e delle condizioni atmosferiche. La rete autostradale italiana è molto diversificata, ci sono infrastrutture moderne in alcuni casi e in altri no. Il ministro ha parlato di modificare alcune norme, ma ha ribadito la priorità di rispettare quelle già esistenti. 'La velocità è la punta emergente del problema generale della sicurezza stradale', ha risposto Bianchi agli ascoltatori di Radio uno, 'ed è anche uno dei fattori di maggior rischio negli incidenti'. In alcuni paesi Ue come il Belgio, la Gran Bretagna, la Spagna, l'Irlanda e il Portogallo, il limite di velocità è già di 120 km orari. È quindi necessario adeguarsi alle norme di determinati paesi dell'Unione europea, ha ribadito nell'intervista il ministro, per vincere i nodi che determinano purtroppo ancora un'alta incidentalità. 'Nessuno scandalo', ha aggiunto il ministro, 'la discussione sulla sicurezza stradale va affrontata serenamente e l'obiettivo in cui stiamo muovendo con la Ue è quello di dimezzare entro il 2010 gli incidenti stradali'.

#### Limitatori di velocità

Limitatori automatici di velocità sui veicoli che evitano al conducente di guidare oltre i limiti consentiti. Sempre con l'intento di ridurre e contrastare l'incidentalità sulle strade. Questa un'altra idea lanciata dal ministro che ha spiegato come il marchingegno si attivi automaticamente quando il conducente entra in autostrada dove il limite è di 120 o 130 km orari. Insomma, un meccanismo inserito nella macchina che, opportunamente programmato da chi è alla guida, non permetta di superare il limite previsto a meno che non venga disinserito. Il registratore di velocità, secondo Bianchi, sarebbe utile soprattutto per i mezzi pesanti.

#### Contratti assicurativi

Scetticismo sulla possibilità di introdurre meccanismi premiali sui contratti assicurativi per chi rispetta le regole. 'Il rapporto fra utenti di un automezzo e assicurazioni non è particolarmente idilliaco', ha detto Bianchi. 'Sarebbe un gran passo se riuscissimo a fare in modo che i contratti che andiamo a stipulare con le assicurazioni fossero garantisti per entrambe le parti e non vessatori'.

#### Uso inadeguato dei telefonini e degli autovelox

Il dosaggio dei telefonini deve essere limitato. L'uso dissennato dei cellulari da parte di chi è alla guida è, infatti, uno dei comportamenti che più contribuiscono a provocare incidenti stradali. Secondo il ministro sono dunque necessari controlli più efficaci e stringenti. 'Ci sono alcune sanzioni che non funzionano', ha spiegato Bianchi, 'perché non possiamo trattare allo stesso modo chi parcheggia fuori posto o suona il clacson in città con chi usa il telefonino in macchina o supera i limiti di velocità. Dobbiamo equilibrare queste cose'. Poi, richiamando un problema sollevato dall'Associazione dei giudici di pace, ha affermato che 'bisogna fare in modo che la sanzione venga effettivamente erogata perché ci sono moltissimi casi in cui viene elusa con dei sotterfugi veramente riprovevoli'. Inoltre, rispondendo all'osservazione secondo cui certi comuni mettono limiti di velocità molto bassi e poi con gli autovelox vogliono far cassa, Bianchi ha detto, che 'il popolo dei furbetti si allarga e bisogna contenerlo perché se si vuol far

cassa si commette un grave sbaglio, quindi è necessario rendere più responsabili le amministrazioni'.

#### Mezzi pesanti

Dovranno esserci controlli più stringenti e sanzioni più rigorose nei confronti dei conducenti di mezzi pesanti sulle autostrade. Questo uno degli obiettivi indicati da Bianchi per ridurre i rischi di incidenti sulle autostrade. Il ministro prevede anche, per l'imminente futuro, sanzioni che non riguardino solo l'autista ma anche l'automezzo. Nello specifico, il fermo sarebbe un deterrente.

#### Patente a punti

La patente a punti ha funzionato. Lo dimostra il numero ridotto di incidenti mortali. Infatti, dalla sua introduzione nel 2001 i morti in meno sono stati più di mille con 32 mila feriti in meno. 'Ci sono dati incontrovertibili sulla patente a punti'. Così ha commentato il ministro dei trasporti, soffermandosi sui risultati positivi prodotti dall'introduzione della nuova patente da parte del suo predecessore Pietro Lunardi.

#### Le reazioni

Le proposte annunciate dal ministro per una maggior sicurezza stradale hanno scatenato una ridda di reazioni. In parte favorevoli ai provvedimenti annunciati e in parte critiche nei confronti delle proposte. Nello specifico, un via libera alla velocità differenziata, non solo, però, per tratta stradale, ma anche per tipologia d'auto, arriva dal presidente della Federacipa, l'Associazione che rappresenta i maggiori concessionari di auto italiani, Vincenzo Malagò, che ha definito la proposta del ministro 'molto intelligente'.

A puntare il dito, invece, sulle proposte del ministro dei trasporti è l'Associazione dei consumatori (Aduc), che pur apprezzando le intenzioni di Bianchi di ridurre gli incidenti stradali invita lo stesso ministro a non prendere di mira solo gli automobilisti indisciplinati ma anche le altre inefficienze del sistema a cominciare dalla manutenzione stradale. Secondo l'associazione, soltanto il 40% degli incidenti è riconducibile all'automobilista mentre il rimanente 60% è causato proprio dalla cattiva manutenzione delle strade e da come la rete è disegnata, realizzata e segnalata (i dati sono tratti da uno studio effettuato da tecnici di 30 università per conto della Società italiana di infrastrutture viarie-Siiv). Infine, a scendere in campo sempre in tema di sicurezza, è anche il presidente di Federconsumatori, Rosario Trefiletti, che sostiene che le compagnie assicurative 'dovrebbero come minimo ridurre i costi delle polizze di almeno 20-25% con risparmi per i cittadini di 160 euro all'anno'. (riproduzione riservata)

APPALTI PIÙ FACILI PER LE IMPRESE CHE REGISTRANO MENO INFORTUNI

## Patente a punti anche per i datori

Antonio Montagnino, sottosegretario al lavoro, anticipa per fine anno un Testo unico sulla sicurezza.

In arrivo una 'patente a punti' sulla sicurezza in azienda. Consentirà alle imprese più virtuose, quelle cioè che in un determinato periodo di tempo non registrano infortuni sul lavoro, di avere una corsia preferenziale nell'accesso agli appalti della pubblica amministrazione. La novità, anticipata a Labitalia dal sottosegretario al lavoro, Antonio Montagnino, è una delle direttrici su cui si stanno muovendo i tecnici del ministero nella stesura di un disegno di legge sul riordino delle disposizioni in materia di sicurezza e salute dei luoghi di lavoro (un Testo unico). Previsti tempi celeri anche per l'approvazione; il testo del provvedimento sarà pronto a settembre per ricevere il placet delle parti sociali così da approdare già a novembre in Parlamento.

Nuovo tentativo

L'emanazione di un T.u. delle disposizioni sulla sicurezza del lavoro è un'operazione sperimentata, ma invano, anche da precedenti governi. L'ultimo tentativo, quello della passata legislatura, traeva fonte dalla delega della legge n. 223/2003 (legge di semplificazione per il 2001), scaduta il 30 giugno 2005. Lo schema del provvedimento, bocciato definitivamente dalla Conferenza unificata, mirava tra l'altro a riconoscere un ruolo fondamentale alla prevenzione e a facilitare il passaggio da una gestione della sicurezza per regole a una per obiettivi, in linea con gli orientamenti comunitari imperniati sul principio che la salute e la sicurezza sul lavoro è un compito gestionale. Ampliava, inoltre, il campo di applicazione soggettivo della normativa sulla sicurezza (lavoratori subordinati, lavoratori autonomi, componenti l'impresa familiare, ecc.) e attribuiva agli enti bilaterali il ruolo di certificatori della sicurezza al fine di semplificare gli adempimenti dovuti dalle imprese di piccola e media dimensione (aziende fino a 100 dipendenti). Sul versante sanzionatorio, infine, potenziava l'istituto della disposizione, e introduce norme di buona tecnica e di buona prassi.

Le novità

Il provvedimento sui cui stanno lavorando i tecnici ministeriali intende riassumere in un unico testo tutta la normativa, italiane ed europea, in materia di sicurezza. Tra l'altro, si prevede l'introduzione di un sistema di sanzioni più efficace toccando anche aspetti relativi al collocamento e l'estensione delle tutele a tutte le categorie del lavoro, compresi i precari. Ma la novità più interessante potrebbe essere quella dell'introduzione di una sorta di 'patente a punti' sulla sicurezza. In base alla proposta avanzata dai sindacati, il nuovo strumento dovrebbe funzionare come una sorta di misura premio da riconoscere alle imprese che, per un certo periodo di tempo, non verificano incidenti in azienda. E il premio consisterebbe nell'avere una corsia preferenziale nell'accesso agli appalti pubblici. Inoltre, è prevista anche l'estensione del Durc (documento unico di regolarità contributiva) a tutte le imprese e il potenziamento degli incentivi alle pmi per l'adeguamento degli stabilimenti alle normative sulla sicurezza. (riproduzione riservata)

# Rapporti di lavoro domestico, l'Inps punta a regolarizzare gli stranieri

L'obiettivo rientra nel programma sulla prevenzione disposto dallo stesso istituto di previdenza.

L'Inps mira a regolarizzare i rapporti di lavoro domestico degli stranieri, uno dei settori a più alta percentuale di evasione contributiva. L'obiettivo rientra nel programma relativo al potenziamento delle attività di prevenzione, di accertamento e di repressione delle omissioni contributive legate al fenomeno migratorio, disposto nelle linee programmatiche dell'attività relativa all'anno 2007 di cui l'istituto né dà notizia con il messaggio n. 22163/2006.

Linee guida gestionali. Come ogni anno, con deliberazione n. 174/2006 il consiglio di amministrazione dell'Inps ha dato il via libera alle linee guida gestionali per la programmazione delle attività relative all'anno 2007. Tra gli obiettivi prioritari è prevista la valorizzazione del patrimonio informativo connesso al fenomeno migratorio, finalizzata a rendere più efficace e mirata l'attività di analisi e di monitoraggio delle dinamiche del mercato del lavoro connesse ai flussi migratori.

Datori di lavoro schedati. Le azioni previste si riferiscono all'aggiornamento e miglioramento della qualità delle informazioni contenute nell'archivio anagrafico dei lavoratori extracomunitari, una sorta di banca dati introdotta dalla legge n. 189/2002 (la Bossi-Fini sull'immigrazione); a migliorare il livello degli scambi informativi e di confronto con i dati di altre pubbliche amministrazioni impegnate nella gestione del fenomeno migratorio. In particolare, quest'ultima operazione dovrebbe portare, previa stipula di una convenzione tra Inps e ministero dell'Interno, al periodico censimento delle informazioni sui datori di lavoro e su tutti i permessi di soggiorno per motivi di lavoro o riconducibili a motivi di lavoro rilasciati o rinnovati a lavoratori stranieri e sulle carte di soggiorno. Altre azioni previste mirano a un aggiornamento più puntuale dei dati dei flussi migratori attraverso la mensilizzazione delle denunce retributive e, infine, all'individuazione di indicatori di irregolarità, finalizzati all'analisi e al contrasto dei fenomeni di elusione/evasione contributiva.

Prevenzione del sommerso

Il secondo programma obiettivo è relativo al potenziamento delle attività preposte alla prevenzione, all'accertamento e alla repressione delle omissioni contributive legate al fenomeno migratorio. Lo strumento organizzativo, già rientrante negli obiettivi gestionali per l'anno 2006, consiste in un modello di osservatorio territoriale (a base regionale) sull'incidenza dei flussi migratori sul mercato del lavoro e sull'economia, anche sommersa. L'Inps spiega che già sono state attivate alcune azioni preparatorie, come la definizione di protocolli d'intesa con le sedi regionali del Piemonte, Veneto e Abruzzo per la costituzione degli osservatori e l'avvio della loro operatività. E che, in tal senso, è stata effettuata un'esperienza pilota a Cuneo dove è stato istituito un laboratorio di monitoraggio con lo scopo di analizzare, sulla base dei dati provenienti da vari attori istituzionali, l'inserimento dei lavoratori stranieri nel mercato del lavoro locale, anche nelle modalità informali, come il lavoro sommerso o irregolare.

Nel programma, tra l'altro, è prevista in modo particolare un'azione di sensibilizzazione, anche tramite campagna informativa sul territorio nazionale, per aumentare il tasso di regolarità contributiva nel settore del lavoro domestico. Attualmente, spiega l'Istituto previdenziale, in questo settore è impiegato circa un quarto dei lavoratori stranieri iscritti all'Inps e, questo domestico, è il campo che da indagini risulta a più alta percentuale di evasione contributiva.

Analisi normativa. Infine, l'Inps ha previsto iniziative di analisi normativa del fenomeno migratorio. A tal fine, ha programmato un'intensificazione dei rapporti di collaborazione con enti, istituti di ricerca, per promuovere la visibilità dell'istituto previdenziale sul tema dell'immigrazione e la revisione delle procedure amministrative attualmente in uso, per ridurre la criticità nel rapporto con l'istituto. (riproduzione riservata)

DICHIARAZIONE DI INIZIO ATTIVITÀ PER L'AVVIO DI NUOVI NEGOZI

## **Per aprire un panificio basta la Dia**

### **LA MANOVRA PRODI/ La legge 248/2006 rende possibile la vendita di prodotti per il consumo.**

Liberalizzazione delle attività di produzione e vendita del pane. Possibilità di vendita dei prodotti del panificio per il consumo immediato. Amministrazioni comunali sollecitate ad effettuare verifiche e controlli.

L'art. 4 del decreto legge n. 223/2006 (convertito nella legge 248/2006) ha prodotto ampie e rilevanti innovazioni in ordine alle attività di panificazione, consentendone l'esercizio in termini semplificati, mediante presentazione di una Dia al comune competente. La dichiarazione di inizio attività può essere presentata dai soggetti interessati sia in caso di apertura di un nuovo panificio, sia in caso di trasferimento o di trasformazione dell'attività.

Il procedimento, tuttavia, ha adeguate garanzie, stabilite dalla previsione per cui la stessa dia deve essere corredata dall'autorizzazione della competente Azienda sanitaria locale in merito ai requisiti igienico-sanitari e dall'autorizzazione alle emissioni in atmosfera, dal titolo abilitativo edilizio e dal permesso di agibilità dei locali.

L'atto di avvio dell'attività deve contenere anche l'indicazione del nominativo del responsabile dell'attività di panificazione, che viene ad essere individuato come soggetto referente principale della bontà del processo produttivo in merito all'utilizzo di materie prime in conformità alle norme vigenti, all'osservanza delle norme igienico-sanitarie e di sicurezza dei luoghi di lavoro ed alla qualità del prodotto finito.

Un aspetto molto interessante della riforma è rinvenibile nell'opportunità concessa ai panifici di vendere prodotti di propria produzione (es. cornetti, paste calde ecc.) per il consumo immediato (comma 2-bis dell'art. 4), utilizzando i locali e gli arredi dell'azienda, tuttavia escludendo il servizio assistito di somministrazione e richiedendo l'osservanza delle prescrizioni igienico-sanitarie. Tale aspetto dovrà, peraltro, essere coordinato con le regole in materia di orari degli esercizi commerciali e dei pubblici esercizi, al fine di non creare condizioni differenziate e problemi sociali (ad es. legati ai

rumori prodotti dagli acquirenti dei prodotti del panificio presenti nello stesso).

Tale aspetto richiede particolare attenzione, al pari di quelli inerenti le verifiche sul corretto sviluppo delle attività, per i quali i comuni sono chiamati ad operare con controlli, al pari delle autorità competenti in materia igienico-sanitaria (Asl), mediante esercizio delle rispettive funzioni di vigilanza (commi 3 e 4 dell'art. 4 del decreto). (riproduzione riservata)

RILASCIO DELLE PATENTI PIU' SEVERO, LIMITE DI 120 ALL'ORA IN  
AUTOSTRADA, ASPRE SANZIONI A CHI USA IL TELEFONINO E CONTROLLI A  
TAPPETO

## Bianchi: Linea dura in arrivo per gli automobilisti

ROMA

Via la patente «a vita» a chi sfreccia con la Ferrari ai 300 all'ora. Multe più salate a chi telefona mentre guida, e mano pesante (fino al fermo del veicolo) a chi conduce un Tir con troppa disinvoltura. E in autostrada non oltre 120 all'ora.

La linea è quella dura già in voga in America e in molti paesi europei, ma l'obiettivo è quello della sicurezza. Così il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi ha deciso che serve un inasprimento delle regole su strade e autostrade, perché se è vero che il nuovo codice targato Lunardi ha molto ridotto il numero degli incidenti, le nuove norme, affidate all'interpretazione delle polizie locali, sono presto diventate grida manzoniane.

Bianchi, come il suo omologo Di Pietro due giorni fa, ha scelto i microfoni di Radorai per illustrare le sue proposte che presto formalizzerà.

**VELOCITÀ.** L'abbassamento del limite di velocità sulle autostrade da 130 a 120 km/h, sarà «differenziato», riguarderà cioè solo alcune tratte e in alcune fasce orarie. Per informare gli automobilisti in proposito ci si affiderà a messaggi su pannelli elettronici lungo il percorso. «Questa limitazione - ha detto il ministro - non deve destare scandalo» perché in Paesi a noi vicini, come Belgio, Gran Bretagna, Grecia, Spagna, Irlanda e Portogallo, il limite è già di 120 all'ora. Qui il riferimento alle Ferrari: «Chi ne ha una corra su una pista propria», e se va a 300 all'ora gli verrà ritirata la patente «per sempre».

**TELEFONINO.** Ai troppi automobilisti che parlano al telefonino mentre guidano senza auricolare né viva voce, Bianchi ricorda che questo comportamento sbagliato è causa di molti incidenti e va combattuto. Per questo sta pensando a maggiori controlli e a rendere le sanzioni più severe.

**PATENTI.** Più rigore nel rilascio delle patenti e un periodo di training per i neo patentati. Una maggiore educazione civica stradale dovrà poi riguardare tutti, con la collaborazione della scuola, fin dalle elementari.

**TIR.** Linea dura sui Tir: si pensa ad un «autolimitatore» di velocità da applicare su ogni mezzo.

**CARD.** Per evitare che qualcuno faccia il furbo in auto «salvo poi dichiarare che al volante c'era suo nonno», si sta pensando ad una «card» elettronica intestata al conducente e capace di registrare tutte le operazioni di bordo, una specie di «scatola nera» semplificata. Ma questa ipotesi, ammette il ministro, forse «è una fuga in avanti» rispetto all'immediato.

**CONTROLLI.** Vanno bene i controlli elettronici ma occorre un maggior presidio sulle autostrade e sulle strade extra urbane, e oggi Bianchi ne parlerà con il collega all'Interno, Giuliano Amato, in consiglio dei ministri, «sicuro di avere grande attenzione». La patente a punti introdotta dal suo predecessore, riconosce Bianchi, «ha avuto effetti benefici», ma poi la soglia di vigilanza su certe norme si è abbassata.

**TEMPI.** Alcuni di questi provvedimenti andranno in discussione entro l'anno ma i «tempi dei passaggi successivi sono difficili da prevedere».

Enrico Ferri, l'ex ministro ai Lavori pubblici che alla fine degli anni '80 introdusse il limite in autostrada di 110 all'ora giudica la riduzione dei limiti di velocità «una conquista da cavalcare immediatamente», mentre critiche arrivano dall'ex sottosegretario ai Trasporti e presidente della Fai, la maggiore associazione italiana delle imprese di Tir, Paolo Uggè che difende la categoria che «causa circa il 7% degli incidenti che funestano il nostro paese». L'associazione dei consumatori Aduc sostiene infine che il 60% degli incidenti dipende dalla cattiva manutenzione delle strade e non da chi guida.