

**ATTI DI INDIRIZZO***Mozioni:*

La Camera,

premesso che:

il pressante appello del Pontefice, fatto nel corso del suo discorso alla Camera dei deputati il 14 novembre 2002, ha rilanciato il tema della caduta delle nascite nel nostro Paese;

secondo il *Population Aging 2000*, il rapporto presentato all'ONU nel corso della seconda Assemblea sull'invecchiamento mondiale, svoltasi recentemente a Madrid, l'Italia vanta la percentuale più alta di persone sopra i 60 anni, pari al 25 per cento, seguita da Giappone, Germania e Grecia con il 24 per cento;

il nostro Paese vanta, altresì, il triste primato della più bassa percentuale di minori di 15 anni (14,1 per cento) e si è calcolato che nel 2050 i pensionati saranno il 65 per cento della popolazione;

il numero medio di figli per donna è pari a 1,25, rapporto insoddisfacente, in quanto la realtà dei fatti ci dimostra che di fronte ad una speranza alla vita che si avvicina agli 80 anni, un tasso di natalità che sfiori i due figli per donna è solo sufficiente a contrastare il declino e l'invecchiamento della popolazione, se associato a flussi migratori contenuti;

le 544 mila nascite del 2001, se raffrontate a quelle della Francia e Inghilterra (circa 200 mila in più) che hanno una popolazione totale simile alla nostra, confermano un preoccupante squilibrio;

il Presidente della Repubblica ha espresso chiaramente tale preoccupazione quando ha affermato che: « Una società che fa pochi figli è una società che non ha fiducia nel futuro. Dovremo dare ai giovani una maggiore fiducia e cresceranno anche le nascite »;

per invertire tale processo occorrerebbe un ritorno ad un ciclo di vita meno tardivo delle aspettative di riproduzione (oggi a ridosso dei 30 anni) per realizzare l'obiettivo dei due figli per coppia;

secondo il sociologo francese, Henry Mendras, dell'osservatorio francese delle congiunture politiche, il vero ostacolo ad una natalità sostenibile nel nostro Paese è costituito dalla struttura della famiglia, in cui la qualità del servizio domestico offerto dalle donne, è tale da impedire ai figli l'uscita dalle mura domestiche, dal divario della natalità tra zone geografiche unitamente ad una scarsa diffusione della scelta di fare figli al di fuori del matrimonio;

in molti paesi europei, lo Stato ha favorito il consolidarsi di una tendenza che, nel corso degli anni, ha portato le donne alla scelta dei due figli, attraverso interventi mirati nel settore degli asili nido e degli alloggi a favore delle coppie giovani;

in Italia, l'atteggiamento dei Governi è oscillato tra la necessità di una promozione di politiche di *welfare* in favore della famiglia e l'inconsistenza delle misure adottate, quasi a confermare la marginalità della famiglia come soggetto sociale. Si è assistito, cioè, al varo di misure che non avevano carattere di organicità;

il sistema pensionistico statale, diffuso in tutta l'Unione europea, si basa su una sorta di contratto tra generazioni, in base al quale i contributi di coloro che lavorano oggi pagano le pensioni di quelli che sono andati a riposo ieri. Con l'abbassamento della natalità viene ad incrinarsi quel rapporto tra pensionati e lavoratori ed il rischio sarà quello di avere in Italia la classica situazione della piramide rovesciata, contraddistinta da una vasta popolazione di anziani che grava su una ristretta popolazione di giovani con effetti economici disastrosi;

i costi di funzionamento del servizio sanitario aumenteranno inevitabil-

mente se si pensa che un paziente di 85 anni ha un costo di 11 volte superiore a quello di un bambino dai 5 ai 15 anni;

le preoccupazioni delle ripercussioni di questi cambiamenti in campo previdenziale, sanitario e soprattutto del lavoro erano già presenti nella relazione demografica della Direzione Generale « Occupazione, relazioni industriali e affari sociali » pubblicata dalla Commissione europea nel 1995;

impegna il Governo a:

fornire alla famiglia un nuovo sistema di prestazioni e benefici volti ad un potenziamento dell'istituzione familiare e diretto a favorire un incremento del tasso di natalità, in linea con il principio di sussidiarietà, fondato su sostegno e integrazione, ma non sostituzione della famiglia nello svolgimento della sua funzione sociale;

favorire la diffusione del lavoro *part time*, creare infrastrutture efficienti in grado di accogliere i figli delle giovani coppie già nei primi anni;

attivare ogni utile iniziativa per un profondo coinvolgimento dell'opinione pubblica sull'argomento, che veda partecipi, accanto al mondo della politica, anche quello dell'economia e della cultura al fine di garantire al nostro Paese uno sviluppo durevole ed una crescita equilibrata e sostenibile.

(1-00127) « Volontè, Ciro Alfano, Emerenzio Barbieri, Dorina Bianchi, Brusco, Riccardo Conti, Cozzi, D'Agrò, D'Alia, Degenaro, De Laurentiis, Di Giandomenico, Filippo Maria Drago, Giuseppe Drago, Folini, Giuseppe Gianni, Grillo, Anna Maria Leone, Liotta, Lucchese, Maninetti, Mazzoni, Mereu, Mongiello, Montecuollo, Naro, Peretti, Ranieli, Romano, Rotondi, Tabacci, Tanzilli, Tucci ».

La Camera,

premesso che:

il 19 novembre 2002 la petroliera *Prestige*, salpata dal porto di Riga, in Lettonia, si è spezzata in due al largo delle coste spagnole e portoghesi, con un carico di 77.000 tonnellate di greggio a bordo;

l'imbarcazione, durante una tempesta al largo delle coste galiziane della Spagna, aveva lanciato una richiesta di soccorso alle autorità marittime alle 15:15 del 13 novembre, senza che i pur lodevoli sforzi dei soccorritori siano riusciti ad evitarne l'affondamento e la dispersione del carico in mare;

l'intervento dei soccorsi ha consentito di salvare l'intero equipaggio e di rimorchiare la *Prestige*, per allontanarla dalle coste;

il successivo tentativo, da parte della compagnia olandese Smit, di allontanare ulteriormente la petroliera per riuscire a riparare la falla apertasi sulla fiancata, è stato interrotto dalla rottura dello scafo e dal conseguente inabissamento della *Prestige*;

la petroliera aveva struttura definita « a scafo semplice » — il che significa che fra il petrolio e l'acqua c'è solo uno strato di acciaio — era stata costruita nel 1976 ed apparteneva alla Mare Shipping Incorporated, una compagnia registrata in Liberia; immatricolata nelle isole Bahamas, la *Prestige* aveva un pescaggio di 18,7 metri e una lunghezza di 243 metri, una stazza di 44.000 tonnellate ed una capacità di carico di 100.813 tonnellate;

il delicato ecosistema delle zone umide di Corrubedo, in Galizia, tutelato dalla Convenzione di Ramsar, potrebbe essere rovinato irrimediabilmente dall'enorme quantità di greggio che sta raggiungendo la costa, interessando un'area estremamente vasta;

la raccolta dei mitili è già stata proibita nell'area, mentre volontari spa-

gnoli e tedeschi di *Greenpeace* si sono impegnati in operazioni di ripulitura della costa;

*Greenpeace* sottolinea inoltre che gli effetti a lungo termine sull'ecosistema potrebbero essere drammatici perché il gasolio della *Prestige* contiene alte percentuali di idrocarburi policiclici aromatici che tendono ad accumularsi nei sedimenti e a degradarsi molto lentamente, entrando nella catena alimentare della fauna ittica;

la costa spagnola della Galizia che rischia di essere colpita dal disastro ambientale è una zona biologicamente molto ricca e conta un gran numero di specie protette dalla comunità autonoma della Galizia;

in particolare crostacei e molluschi si trovano in gran quantità al largo delle coste della regione dove la pesca costituisce la maggiore risorsa economica;

al momento il governo di Madrid ha vietato la pesca nei 100 chilometri di costa interessati dallo sversamento di greggio causando danni notevoli all'economia locale;

i danni per la fauna sono devastanti:

a) il solo contatto con il petrolio, negli uccelli provoca una diminuzione dell'isolamento termico che sfocia nell'ipotermia e nella perdita di galleggiabilità, mentre, se ingerito, causa anemia, lesioni ai reni e perdita della capacità riproduttiva;

b) i mammiferi al solo contatto col petrolio perdono l'appetito e se lo ingeriscono vanno incontro a insufficienza renale e alterazioni del sistema nervoso;

c) nei pesci il contatto provoca asfissia mentre l'ingerimento causa lesioni cerebrali, epatiche e renali;

d) per quanto riguarda i microorganismi l'esposizione al petrolio provoca alterazioni morfologiche e problemi motori; il contatto invece produce problemi respiratori allo zooplancton, al fitoplan-

cton, alle uova e alle larve di pesce e mette in pericolo il ciclo delle riproduzione;

e) in molluschi e crostacei l'ingestione del petrolio provoca aumento della mortalità, problemi respiratori e diminuzione della capacità di assimilazione degli alimenti;

quello della *Prestige* è solo l'ultimo di una drammatica serie di incidenti analoghi che hanno comportato danni talvolta irreparabili al nostro ecosistema marino, tra i più eclatanti si ricordano i seguenti:

a) il 18 marzo 1967 la petroliera liberiana *Terrey Canyon* naufragò davanti alle coste della Bretagna; si persero in mare 123000 tonnellate di petrolio e la chiazza di petrolio raggiunse i 300 km quadrati;

b) il 21 agosto 1972 si scontrarono due petroliere liberiane davanti alle coste sudafricane: dall'incidente che coinvolse la *Taxanita* e la *Oswego Guardian* vennero riversate in mare 100.000 tonnellate di greggio;

c) il 7 giugno 1975 l'incidente della petroliera giapponese *Showa Maru*: la nave fece naufragio nello stretto di Malacca e affondò con le sue 237.000 tonnellate di petrolio;

d) il 5 agosto 1983, Capo di Buona Speranza, la petroliera spagnola *Castillo de Bellver* rovesciò in mare 250.000 tonnellate di greggio;

e) il 24 marzo 1989 ci fu il disastro della *Exxon Valdez*: la petroliera americana si schiantò contro un iceberg in Alaska, dopo l'incidente si rovesciarono in mare 42 milioni di litri di petrolio; la marea nera raggiunse i 250 chilometri quadrati determinando la più grande catastrofe ecologica nella storia degli Stati Uniti;

f) l'11 aprile 1991, la petroliera *Haven* si incendiò dopo un'esplosione nei pressi del porto di Genova, facendo rovesciare in mare 80.000 tonnellate di greggio;

g) il 12 marzo 1995 30 mila litri di greggio fuoriuscirono dalla petroliera olandese *Patric*, devastando per più di 20 chilometri il corso del Danubio, nella Bassa Baviera;

h) il 15 febbraio 1996, la petroliera liberiana *Sea Empress*, dopo essersi incagliata nel sud del Galles, perse 70.000 tonnellate di greggio;

i) il 2 gennaio 1997, un forte temporale provocò il naufragio nelle vicinanze dell'isola di Oki, in Giappone, della petroliera russa *Najodka* facendole rovesciare parte del contenuto in mare;

l) l'8 febbraio 1997, la petroliera panamense *San Jorge* si incagliò al largo delle coste dell'Uruguay, rovesciando in mare parte delle sue ottantamila tonnellate di carico (petrolio e combustibili raffinati);

m) il 12 dicembre 1999, la petroliera *Erika* dell'armatore italiano Savarese naufragò davanti alle coste della Bretagna francese, riversando in mare circa 10 mila tonnellate di greggio che contaminarono più di 400 chilometri di costa;

n) il 3 ottobre 2000 la petroliera panamense *Natuna Sea* rovesciò 7.000 tonnellate di greggio davanti a Singapore e una chiatta della società argentina Pluspetrol perse 20.000 litri di greggio nel nordest del Perù;

o) il 4 aprile 2000, l'imbarcazione cipriota *Virginia II*, fermata dalla guardia costiera brasiliana, si schiantò contro il molo del porto brasiliano di Sao Sebastiao, rovesciando in mare 86.000 litri di greggio;

p) il 16 gennaio 2001 la petroliera ecuadoregna *Jessica* si arenò presso l'isola San Cristobal, nel paradiso faunistico delle Galapagos, disperdendo in mare gran parte dei circa 900.000 litri di greggio trasportati;

q) il 28 marzo 2001, lo scontro tra due imbarcazioni nel Baltico provocò il riversamento di 1900 litri di petrolio davanti alle coste della Danimarca;

r) il 14 aprile 2001 naufragò nel mare degli Emirati Arati la petroliera *Zainab* con a bordo 1300 tonnellate di carburante diretti in Pakistan;

secondo i dati del WWF, negli ultimi sette anni solo nel mare Mediterraneo si sono verificati oltre 1300 incidenti che hanno visto coinvolte navi petroliere;

al largo delle coste italiane vengono trasportate ogni anno circa 100.000 tonnellate di greggio; il 60 per cento della movimentazione in Italia è concentrata in 4 porti Genova-Multedo, Cagliari, Augusta Priolo, Trieste;

secondo l'indagine della Commissione interministeriale chiesta dal Governo italiano nel 1991 in seguito agli incidenti Haven e Agip Abruzzo il Porto di Genova figura al primo posto tra quelli più a rischio seguito da Augusta, in Sicilia;

un altro fattore di rischio è l'età delle navi petroliere: l'età media della flotta petrolifera mondiale è di 15 anni, secondo i dati forniti nel 1997 dagli stessi petrolieri indipendenti, e il 25 per cento ha più di 20 anni, senza quindi alcun margine di sicurezza;

secondo le valutazioni di *Greenpeace* l'affondamento del *Prestige* rischia di diventare una delle peggiori catastrofi petrolifere degli ultimi decenni;

sempre secondo *Greenpeace* sono almeno quattro le grandi petroliere in questo momento in navigazione nel mondo che corrono il pericolo di affondare da un momento all'altro, rischiando disastri analoghi a quello della petroliera *Prestige*;

si tratta di navi simili alla *Erika* (colata a picco nel '99 a largo delle coste bretoni) con gravi deficienze strutturali;

in base ai rapporti dell'*International Association of Classification Societies* (Iacs) sono attualmente 700 le superpetroliere in circolazione, il 40 per cento del greggio consumato nel mondo viaggia via mare; ogni petroliera trasporta da 3 mila a 560 mila tonnellate di prodotti petroliferi in un solo viaggio; ogni anno 60 milioni di

barili di petrolio vengono trasportati via mare e il 73 per cento delle importazioni di petrolio da parte della Comunità viene trasportato via mare;

ogni anno, secondo le stime Unep (Agenzia delle Nazioni unite per l'ambiente), vengono disperse in mare oltre tre milioni di tonnellate di petrolio, una quantità che potrebbe coprire 44 volte la superficie del lago di Garda;

alcune « perdite » vengono effettuate deliberatamente per svuotare i serbatoi, spesso in prossimità delle coste, con grave pregiudizio per l'ecosistema;

l'insufficienza dei mezzi e delle risorse non consente a tutti gli Stati marittimi membri dell'Unione Europea di raggiungere l'obiettivo di ispezionare almeno il 25 per cento delle navi che attraccano nei porti europei;

impegna il Governo:

a promuovere, presso l'Unione europea, l'adozione di adeguate misure per la sicurezza del trasporto nelle acque internazionali di sostanze pericolose, come il petrolio ed i suoi derivati, ma anche qualunque materia prima o rifiuto, che siano potenzialmente tossici, nocivi o radioattivi;

a chiedere, in particolare, che l'Unione Europea promuova le seguenti azioni:

a) adozione di nuove procedure di ispezione e controllo in grado di prevenire disastri ecologici come quello causato dalla petroliera *Prestige*;

b) estensione, nell'immediato, dal 25 al 50 per cento dell'obbligo — a carico delle autorità portuali dei Paesi membri — di controllare le navi che attraccano, per giungere al 100 per cento dei controlli entro il 2005;

c) aumento delle risorse e potenziamento dei mezzi di ispezione, favorendo, in collaborazione con l'Organizza-

zione marittima internazionale (OMI), un generale rafforzamento delle norme internazionali di sicurezza e di controllo;

d) reintroduzione completa, nell'*International Oil Pollution Convention Fund*, del principio del « chi inquina paga », stabilendo una volta per tutte una responsabilità estesa per il risarcimento del danno ambientale al comandante, al proprietario o all'armatore della nave, eliminando il concetto di « misure tecnicamente ragionevoli », che riduce l'efficacia di una irrinunciabile norma di salvaguardia;

e) proibizione entro il 2003 della circolazione nelle acque comunitarie delle petroliere sprovviste di doppio scafo e obbligo, per tutte le navi che entrano nei mari della Comunità, ad adeguarsi alla normativa europea;

f) previsione di sanzioni per le società incaricate di effettuare i controlli che certifichino il rispetto degli *standard* di sicurezza di navi che si rendono responsabili, nei 12 mesi successivi, di disastri ambientali;

a chiedere che l'Unione europea adotti, in tempi brevi, norme comunitarie che riprendano in modo ancor più stringente i principi sanciti nel 1990 con l'*Oil Pollution Act* varato dagli Stati Uniti a seguito dell'incidente dell'*Exxon Valdez*, sottolineando in particolare la necessità di:

a) proibire la navigazione di tutte le petroliere monoscafo esistenti di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate senza doppio fondo o doppio guscio dopo il 1° gennaio 2005, a meno che tali navi non si conformino alle norme in materia di doppio scafo;

b) proibire, a partire dal 2003, la navigazione di tali petroliere monoscafo al raggiungimento dell'età di 25 anni;

c) proibire, a partire dal 2003, la navigazione alle petroliere di più di 30.000 tonnellate di stazza lorda, al raggiungimento dell'età di 25 anni, a meno che esse non si conformino agli obblighi in materia di doppio scafo;

d) vietare la navigazione alle petroliere monoscafo esistenti di più di 5.000 tonnellate di stazza lorda provviste di doppio fondo o doppio guscio laterale nonché tutte le petroliere monoscafo di meno di 5.000 tonnellate di stazza lorda a partire dal 1° gennaio 2010, a meno che non si adeguino alle norme in materia di doppio scafo;

e) ritirare progressivamente le navi cisterna di meno di 5.000 tonnellate di stazza lorda che avranno raggiunto i 30 anni, le navi cisterna di più di 5.000 tonnellate di stazza lorda che avranno raggiunto l'età di 25 anni e le petroliere di più di 30.000 tonnellate di stazza lorda che avranno raggiunto l'età di 20 anni;

f) varare una politica europea dei trasporti che valuti e concili le esigenze di trasporto con quelle di tutela ambientale;

g) individuare organismi e strutture che siano in grado di affrontare e gestire le situazioni di crisi ambientale che possano verificarsi nelle acque dell'Unione o in prossimità di esse;

h) definire interventi immediati per impedire che il ricorso a navi registrate in paesi non aderenti alle direttive ed agli accordi internazionali possa eludere le regole ed i controlli, sia in materia di sicurezza marittima e di protezione ambientale che di norme sociali;

i) adottare norme che proibiscano nella maniera più assoluta lo scarico di petrolio o di altri prodotti inquinanti durante la pulizia delle sentine delle navi;

l) introdurre il registro europeo per la navigazione, che consenta l'applicazione delle norme restrittive che si intendono adottare e la cui iscrizione debba essere condizione necessaria per la navigazione nelle acque europee;

m) adeguare il livello di formazione e preparazione degli equipaggi delle navi adibite al trasporto di materiale inquinante;

a dare seguito all'accordo del giugno del 2001, siglato dal Governo, le associa-

zioni ambientaliste e le organizzazioni sindacali, che intende anticipare di 4 anni le scadenze fissate dall'Unione europea e dall'IMO (*International Maritime Organization*) e che prevede una serie di norme che tutelino il mare dal rischio delle vecchie petroliere, tra cui la loro progressiva eliminazione;

a promuovere azioni politiche per la diffusione di metodi di approvvigionamento energetico basati su fonti rinnovabili e a basso impatto ambientale, conciliando così le esigenze del rispetto degli accordi internazionali in materia di emissioni di gas climalteranti con quelle di tutela del mare e delle coste;

a promuovere e coordinare, eventualmente anche attraverso la presenza di volontari e di rappresentanti delle associazioni ambientaliste, l'invio di unità di soccorso nelle zone colpite dal disastro ambientale;

a promuovere la costituzione del Tribunale internazionale per i reati ambientali e il potenziamento dell'UNEP, il programma delle Nazioni Unite per la protezione dell'ambiente;

a farsi promotore in tutte le sedi internazionali della revisione della Convenzione sulla preparazione, risposta e cooperazione in materia di inquinamenti da idrocarburi (OPPRC 1990), della Convenzione Internazionale sulla responsabilità civile per l'indennizzo dei danni derivanti dall'inquinamento da idrocarburi (CLC) e dalla Convenzione internazionale per l'istituzione del fondo internazionale per l'indennizzo dei danni derivanti da idrocarburi (IOPCF) sulla base dei seguenti criteri:

a) istituzione di una tassa internazionale sul diritto di trasporto di materiale inquinante e pericoloso, commisurata al rischio « strutturale » di incidente ed al potenziale di danno eventualmente conseguente;

b) assegnazione delle risorse derivanti dall'applicazione della tassa al Fondo per l'indennizzo dei danni derivanti da idrocarburi;

c) previsione che, in caso di incidente ambientale, venga completamente risarcito il danno all'ecosistema ed alle economie locali eventualmente danneggiate;

ad estendere le limitazioni della direttiva « Venezia » emanata dal Ministero dell'ambiente ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 239 del 1998, in data 13 febbraio 2001 a tutti i porti italiani;

a riferire in Parlamento entro il 31 dicembre 2003 sugli interventi promossi e sui risultati conseguiti in materia di riduzione dei rischi da inquinamento derivanti dal trasporto via mare di prodotti petroliferi ed altre sostanze inquinanti.

(1-00128) « Cima, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Lion, Zanella ».

#### *Risoluzione in Commissione:*

La Commissione Infanzia,  
premessò che:

il disegno di legge presentato dal Ministro delle comunicazioni Gasparri e contenuto nell'A.C. 3184: « Norme di principio in materia di assetto del sistema radiotelevisivo e della RAI Spa, nonché delega al Governo per l'emanazione del codice della radiotelevisione », presentato il 25 settembre 2002, contiene all'articolo 4, comma 1, lettera c), il principio generale secondo cui la disciplina del sistema radiotelevisivo garantisce: « la diffusione di trasmissioni pubblicitarie e di televendite leali ed oneste, che rispettino la dignità della persona, non evocino discriminazioni di razza, sesso e nazionalità, non offendano convinzioni religiose od ideali, non inducano a comportamenti pregiudizievoli per la salute, la sicurezza e l'ambiente, non arrechino pregiudizio morale o fisico a minorenni, non siano inserite nei cartoni animati destinati ai bambini o durante la trasmissione di funzioni religiose e siano riconoscibili come tali e distinte dal resto

dei programmi con mezzi di evidente percezione, fermi gli ulteriori limiti e divieti previsti dalla legge »;

le disposizioni adottate in Italia per lo sviluppo psico-fisico dei minori nella programmazione televisiva, anche con riguardo ai messaggi pubblicitari sono contenute in diverse normative, tutte discendenti dall'articolata direttiva 89/552/CEE del Consiglio dell'Unione europea del 3 ottobre 1989, in seguito modificata dalla direttiva 97/36/CE del Parlamento europeo e del consiglio, del 30 giugno 1997;

in data 19 luglio del 2000, la Commissione parlamentare per l'infanzia è pervenuta all'approvazione della risoluzione 7-00024 sul rapporto TV e minori che fa cenno anche alla rete *Internet*;

in data 23 luglio 2002 il Presidente della Repubblica ha inviato un messaggio alle Camere in cui sollecita le Camere stesse ad emanare una legge di sistema sul pluralismo e l'imparzialità dell'informazione nel quale « dovrà trovare coerente sistemazione la disciplina della tutela dei minori, troppo spesso non tenuta nella dovuta considerazione nelle programmazioni delle emittenze radiotelevisive »;

nella relazione annuale sull'attività svolta e sui programmi di lavoro dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, nel titolo riservato alla tutela dei minori, è presentato un piano di lavoro che ha dato origine a due filoni di ricerche: il primo ha lo scopo di operare una ricognizione sulle modalità abituali di consumo dei minori, sui loro atteggiamenti nei confronti del mezzo televisivo, il secondo ha lo scopo di analizzare gli studi svolti nel decennio 1990-2000 sul tema televisione e bambini con specifico riferimento alle modalità di fruizione del mezzo televisivo ed agli effetti del consumo sui minori;

impegna il Governo

ad attivarsi affinché sia previsto che si proceda alla razionalizzazione ed al coordinamento delle disposizioni a tutela dei minori, nonché alla predisposizione di

nuove misure anche attraverso l'adozione di un testo unico di legge o di un codice unificato;

ad attivarsi affinché sia previsto:

a) il rispetto dei codici di autodisciplina e delle carte similari, compreso il codice di autodisciplina pubblicitaria, fra le condizioni per il rilascio delle concessioni televisive, fermo restando il potere sanzionatorio attribuito all'Autorità garante per le comunicazioni;

b) che ogni convenzione, licenza, contratto di servizio o autorizzazione all'esercizio di attività televisive, via *Internet* e multimediali contenga uno specifico disciplinare sul rispetto dei diritti dei minori;

c) l'istituzione, in ogni emittente televisiva, di una figura professionale responsabile della programmazione televisiva rivolta ai minori, alla quale l'Autorità garante possa rivolgersi per la richiesta di chiarimenti e l'assunzione di informazioni relative alla programmazione;

d) l'obbligo accessorio per le emittenti televisive di mandare in onda in tempo reale una formula esplicita di scuse nei casi di avvenuta violazione delle norme del codice di autoregolamentazione, nella quale sia spiegata la violazione e la norma posta a tutela del minore;

e) forme di autocertificazione a cura delle emittenti sulla qualità dei programmi attraverso l'adozione di una classificazione dei programmi comune a tutte le emittenti, con l'obbligo di informare preventivamente i telespettatori di come l'opera messa in onda sia stata classificata, e come si è iniziato a sperimentare anche in Italia;

f) idonei incentivi economici, per portare ai livelli medi europei la quota di produzione nazionale dei programmi specificamente destinati all'infanzia e all'adolescenza, riducendo in tal modo l'attuale preponderanza di prodotti stranieri realizzati spesso a basso costo a scapito della qualità;

g) che, nella fissazione dei criteri per la trasmissibilità dei film al pubblico dei minori, si tenga conto del diverso grado di impatto e di invasività del mezzo televisivo rispetto agli schermi cinematografici;

h) una modifica della normativa vigente volta a regolamentare le interruzioni pubblicitarie durante le trasmissioni dedicate ai minori, a favorire gli investimenti in un sistema di monitoraggio delle trasmissioni televisive delle 12 emittenti nazionali e delle oltre 700 locali volto a garantire il controllo delle trasmissioni destinate specificamente ai minori, il controllo delle trasmissioni generiche, l'utilizzazione dei minori nelle trasmissioni e la pubblicità televisiva;

a prevedere nel contratto di servizio con lo Stato:

a) che la RAI compia un investimento equilibrato sulla *pay-TV* per quanto riguarda i programmi ed i cartoni animati dedicati all'infanzia, evitando discriminazioni qualitative tra una televisione a pagamento e una programmazione gratuita per l'infanzia e l'adolescenza;

b) che la RAI, in ragione della propria funzione pubblica e delle risorse economiche derivanti dal canone, si impegni per il miglioramento dei livelli qualitativi dell'offerta televisiva.

(7-00175)

« Valpiana ».

\* \* \*

## ATTI DI CONTROLLO

### PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

*Interrogazioni a risposta orale:*

INNOCENTI, RAFFAELLA MARIANI, MUSSI, VIGNI, FILIPPESCHI, FRANCI, GIACOMO ANGELO ROSARIO VENTURA, CORDONI, BELLINI, BUFFO,