

ATTI DI INDIRIZZO*Mozioni:*

La Camera,

premessi che:

dal 10 al 14 settembre del 2003 si svolgerà a Cancun (Messico) la V Conferenza Ministeriale dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC);

nel corso di questa Conferenza Ministeriale, i Paesi membri dell'OMC sono chiamati, tra l'altro, a decidere sull'ampliamento dell'accordo sulla liberalizzazione del commercio dei servizi (*GATS-General Agreement on Trade in Services*);

entro la fine di giugno del 2002 i paesi membri dell'OMC hanno presentato, come previsto dall'agenda dei negoziati stabilita al Vertice di Doha, le richieste relative all'apertura di specifici mercati nell'ambito del settore dei servizi e dovranno comunicare, entro marzo 2003, le disponibilità in merito alle proprie aperture;

entro il 15 gennaio del 2003 la Commissione europea dovrebbe aver consegnato ai paesi membri dell'Unione europea una bozza del documento contenente i settori che intende liberalizzare nell'ambito GATS;

la Commissione europea ha prorogato al 31 gennaio 2003 la consultazione delle società civili dei paesi membri sul negoziato GATS;

entro il 15 febbraio del 2003 i Governi dei paesi dell'Ue dovranno far pervenire alla Commissione europea le proprie osservazioni in merito a tale proposta;

entro il 31 marzo del 2003 la Commissione europea dovrà ufficializzare la propria posizione nei confronti dell'OMC in merito a quali servizi intende liberalizzare nell'ambito GATS, e con quali modalità;

considerato che:

all'interno della categoria « servizi » nell'ambito GATS ricadono ben 160 settori che non rientrano nella produzione di beni;

il settore dei servizi costituisce il 60 per cento del PIL dei paesi più avanzati e il 50 per cento di quello degli altri paesi;

il valore totale del commercio di servizi ammontava, già nel 1999, a 1.350 miliardi di dollari, equivalente a circa un quarto del valore totale del commercio di beni;

i paesi industrializzati esportano il 71 per cento dei servizi totali e ne importano il 67 per cento;

nell'Unione europea, i servizi assorbono i due terzi dell'economia e dell'occupazione (di cui l'80 per cento è femminile);

l'Accordo GATS prevede la possibilità di escludere dalla liberalizzazione i « servizi forniti nell'esercizio dell'attività governativa », cioè servizi che « non comportano un pagamento e non sono offerti in concorrenza con altri fornitori »;

il progressivo ingresso di operatori privati nei servizi di interesse pubblico essenziale — quali la fornitura di acqua ed energia, la sanità, l'istruzione e il trasporto pubblico — favorito dalle recenti ondate di privatizzazione rende praticamente inapplicabile la definizione di « servizio pubblico » ad alcuno dei settori citati, aprendo la strada alla loro totale, obbligatoria e irreversibile liberalizzazione;

il mercato potenziale che si aprirebbe in caso di liberalizzazione ammonta a circa 3.500 miliardi di dollari l'anno per quanto riguarda la sanità, 2 mila miliardi di dollari l'anno per l'istruzione e mille miliardi di dollari l'anno per la fornitura di acqua;

i dati citati rendono evidente quale tipo di pressione stia ricevendo la Commissione europea dalle *lobby* delle grandi multinazionali del settore;

rilevando che:

gli accordi eventualmente sottoscritti e ratificati in sede OMC sono praticamente irreversibili, a meno di non rischiare di incorrere in pesanti sanzioni per i Paesi membri, e intervengono su tutti i livelli di legislazione, compreso quello degli enti locali;

la natura degli accordi in oggetto tutela gli interessi delle imprese ma non altrettanto quelli degli Stati;

secondo una prassi ormai consolidata, la Commissione europea sta conducendo negoziati così cruciali come quelli relativi ai servizi nella quasi totale opacità nei confronti dei Parlamenti, europeo e degli stati membri;

nonostante abbia annunciato la consultazione delle società civili dei paesi membri, la Commissione continua a mancare di trasparenza in ordine ai testi di riferimento per gli accordi e quindi a vanificare ogni tentativo di intervento da parte dei cittadini;

non è ben chiaro come la Commissione europea intenda tenere conto della consultazione nell'*iter* dei negoziati e quali siano gli strumenti di verifica a disposizione dei cittadini;

non è chiaro, altresì, se e come il Governo italiano intenda promuovere un'analoga consultazione della società civile del nostro paese;

considerato che:

l'Italia avrà la Presidenza dell'Unione europea nel secondo semestre del 2003 e dal 1° gennaio 2003 parteciperà alla « troika europea », e quindi è chiamata a seguire con particolare attenzione lo svolgimento dei lavori preparatori della V Conferenza ministeriale del Omc di Cancun, nonché a facilitare l'elaborazione della posizione di indirizzo negoziale dell'Unione europea per il Commissario europeo al commercio;

i tempi per la discussione delle proposte ricevute e di quelle che l'Ue deve presentare sono estremamente ristretti (fine marzo 2003);

è necessario avviare al più presto un dibattito pubblico ampio e trasparente per chiarire e approfondire la posizione del Governo italiano, che coinvolga innanzitutto il Parlamento, ma anche la società civile organizzata;

impegna il Governo a:

mantenere costantemente informato il Parlamento, su quanto di sua conoscenza in merito alle decisioni ed alle posizioni della Commissione europea in materia di Omc e GATS;

rendere pubblici, attraverso i propri siti istituzionali: tutti i testi relativi ai negoziati in corso, ed in particolare quelli relativi ai servizi che intende liberalizzare e con quali modalità, la posizione della Commissione europea riguardo alle richieste liberalizzazione già ricevute da paesi esterni all'Unione; le richieste di liberalizzazione avanzata dall'Italia e dall'Unione europea verso gli altri membri del OMC, con particolare riguardo per le richieste di liberalizzazione avanzate nei confronti dei paesi in via di sviluppo;

sollecitare la Commissione europea affinché promuova una maggiore trasparenza e un maggior coinvolgimento dei cittadini europei e dei parlamenti nazionali ed europeo sul negoziato in corso;

promuovere, in ambito OMC, una valutazione dell'impatto del GATS nei primi 5 anni di applicazione, da farsi con il coinvolgimento delle istanze parlamentari e delle società civili di ogni stato membro;

riferire al Parlamento, in tempo utile per il termine del 15 febbraio 2003, sulla posizione dell'Italia e dell'Unione europea in merito ai servizi proposti per la liberalizzazione e alle relative modalità, con particolare attenzione ai settori della sa-

nità, della fornitura di acqua ed energia, della scuola, dell'università e della formazione e del trasporto pubblico;

sollecitare, nell'ambito del Consiglio europeo, un chiarimento riguardo all'articolo 1.3 del GATS, ovvero sulla definizione del concetto di servizi pubblici come « servizi non forniti su base commerciale né in competizione con altri fornitori », promuovendo altresì una riformulazione che consenta l'inclusione nella definizione di « servizi pubblici » dei servizi di interesse generale, cioè di tutti quei servizi di cui l'individuo ha diritto di usufruire in quanto membro di una comunità statale e territoriale coesa;

promuovere l'eliminazione dall'attuale accordo delle clausole che limitano la potestà dei stati di introdurre requisiti minimi in materia di salute e sicurezza;

tenere fede alla posizione assunta dall'Unione europea di esclusione dei prodotti culturali, e dunque del settore audiovisivo, dal negoziato GATS, in nome del particolare valore socio-politico di cui tali beni sono portatori;

assumere altresì la posizione di escludere dal negoziato GATS i servizi relativi agli investimenti, le cui richieste di liberalizzazione configurano un ritorno in sede Omc dell'Accordo Multilaterale sugli Investimenti (MAI) già bocciato in sede Ocs grazie all'apposizione di milioni di cittadini in tutto il mondo;

chiedere, in tutte le sedi internazionali del caso, che l'intera materia del commercio internazionale venga riportata in sede Unctad.

(1-00152) « Mantovani, Alfonso Gianni, Giordano, Mascia, Russo Spena ».

La Camera,

premesso che:

il trasporto marittimo rappresenta il principale sistema di movimentazione di prodotti petroliferi, chimici e inquinanti;

gli incidenti durante la navigazione provocano danni ingentissimi, talvolta irrimediabili all'ecosistema marino;

il 24 marzo 1989 ci fu il disastro della M/c *Exon Valdez* che si schiantò contro un iceberg in Alaska determinando la più grande catastrofe ecologica degli Stati Uniti. Successivamente lo Stato Alaska e la Federazione statunitense hanno emanato la *Oil Pollution Act*, contenente norme molto rigorose per la navigazione marittima, prevedendo tra l'altro navi cisterna a doppio scafo e obblighi assicurativi elevatissimi conseguentemente il naviglio cisterniero — impossibilitato ad operare nei mari statunitensi e canadesi — è stato spostato sugli altri mari: sudamericani, europei e africani;

il 12 dicembre 1999, la petroliera *Erika*, naufragò davanti alle coste della Bretagna francese provocando danni gravissimi all'ambiente marino e alle attività economiche e turistiche legate al mare;

il Parlamento italiano ha approvato, anche grazie al parere favorevole del Governo, la legge 7 marzo 2001, n. 51, recante « Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo ». Le norme introdotte dall'ordinamento italiano rappresentano quanto di più avanzato negli Stati dell'Unione europea e purtroppo per molti mesi proprio da parte delle direzioni generali della Commissione europea sono state avanzate perplessità, dubbi e persino promossa una procedura d'infrazione;

lo Stato italiano è stato il primo a porre il divieto di iscrizione nei registri nazionali di navi cisterna motoscafo con un'anzianità di 20 anni; è stato introdotto un risarcimento per gli armatori che volontariamente hanno deciso di rottamare le cosiddette « carrette del mare » è stato esteso il sistema VTS (*Vessel Traffic System*) nelle acque italiane;

la normativa italiana si è rivelata molto efficace per le navi cisterna medio grandi mentre non ha prodotto risultati

significativi per le navi cisterna fino alle 10.000 tonnellate. Considerato che il contributo alla demolizione non viene considerato utile rispetto al valore effettivo della nave è opinione prevalente nel settore marittimo l'esigenza di provvedere ad alcune modifiche della legge 51 riguardo all'entità del contributo alla demolizione delle navi cisterna fino alle 10.000 tonnellate; l'abbassamento a 15 anni di anzianità delle navi cisterna motoscafo; un maggiore sostegno per il miglioramento delle condizioni di lavoro e la formazione dei marittimi; la revisione delle norme del diritto marittimo internazionale in caso di irresponsabilità e negligenza dei vari soggetti coinvolti: armatori, compagnie petrolifere;

il 19 novembre 2002 si è verificato un ulteriore grave disastro ecologico che ha colpito il mare e le coste spagnole, portoghesi e in parte francesi;

il naufragio della *M/c Prestige* ha prodotto altresì una presa di coscienza delle autorità europee tanto che il 3 dicembre 2002 la Commissione europea ha presentato una comunicazione al Parlamento e al Consiglio sul rafforzamento della sicurezza marittima. Il Consiglio europeo dei trasporti, nella riunione del 5 e 6 dicembre 2002, ha adottato conclusioni importanti riferite alla Commissione, al Parlamento e agli stati membri. In particolare il Consiglio concorda sulla necessità che il trasporto di idrocarburi pesanti venga effettuato esclusivamente mediante petroliere a doppio scafo e riconosce agli Stati membri la facoltà di prendere qualsiasi misura per vietare l'accesso nei loro porti alle petroliere a scafo semplice e invita gli Stati membri a recepire urgentemente la direttiva 95/2001/CE;

inoltre il Consiglio invita a predisporre al più presto, e comunque non oltre il 1° luglio 2003, piani per individuare luoghi rifugio dove accogliere le navi in pericolo; invita gli Stati membri che hanno interessi comuni in aree marine sensibili a formulare proposte e ad adottare misure che consentano agli Stati costieri di con-

trollare e di limitare il traffico delle navi che trasportano prodotti inquinanti e pericolosi nel raggio di 200 miglia dalle loro coste. Infine sollecita gli Stati membri a ratificare quanto prima le Convenzioni Bunker Oil e HNS del 1996; a concludere un accordo con l'industria per eliminare le petroliere monoscafo più obsolete e a dotarsi delle capacità operative necessarie per far fronte a possibili disastri ecologici provocati dalle petroliere;

considerato che in Italia sono stati realizzati studi e depositati brevetti per la prevenzione contro la cosiddetta marea nera del petrolio sversato da navi petroliere coinvolte in tragici incidenti. I mari italiani, specie l'Adriatico per la sua conformazione, sono quelli a maggior rischio per la densità di traffico cisterniero ivi esistente e per le attività importanti per l'economia attiva nazionale sui 3.000 chilometri di costa. Basti pensare che ogni giorno in Adriatico si verifica un transito giornaliero di 600.000 tonnellate di idrocarburi. Per ovviare alle conseguenze degli sversamenti in mare si potrebbero realizzare due o più navi di grandi dimensioni specializzate per il recupero di grandi quantitativi di petrolio in mare in qualunque condizione metereologica;

si tratterebbe delle cosiddette « navi mangia petrolio » che potrebbero essere utilizzate nel caso di ipotetici disastri nei mari italiani ma anche per servizi produttivi e di antinquinamento. Un disastro simile alla *M/c Prestige* in Adriatico comprometterebbe 1.000 chilometri di costa con danni all'ecosistema incalcolabili, immensi alle città marinare, e danni economici alle attività di pesca, di balneazione e al turismo valutabili in migliaia di miliardi di euro;

il 26 gennaio 2002 la Motonave *Nicole* è naufragata davanti al porto di Numana (Ancona) nel cuore della riviera del Conero, una delle zone più belle e prestigiose della costa adriatica, tanto che i tre comuni della « Riviera del Conero »: Ancona, Numana e Sirolo si vedono riconosciuta da anni « la bandiera Blù »;

fortunatamente, la nave affondata trasportava un minerale non inquinante e il pronto intervento della guardia costiera e dell'unità di crisi hanno consentito di evitare inquinamento derivante dal possibile sversamento del modesto carico di carburante di propulsione

impegna il Governo:

ad adottare misure per vietare l'accesso nei porti e nelle installazioni petrolifere di rada e d'altura alle motocisterne a scafo semplice che hanno più di 15 anni di età e che trasportano idrocarburi pesanti o sostanze inquinanti o pericolose;

ad adottare misure per limitare il traffico delle stesse navi che trasportano prodotti inquinanti e pericolose nel raggio di 200 miglia dalle coste italiane e comunque in Adriatico e nelle altre zone marine sensibili come gli arcipelaghi del Tirreno;

ad avviare le procedure affinché si possa procedere, entro il 1° luglio 2003, alla ratifica delle convenzioni, come approvato dal Consiglio europeo dei trasporti;

a promuovere le necessarie integrazioni della legge n. 51 del 2001, riguardanti l'abbassamento da 20 a 15 anni della vetustà del naviglio cisterniero monoscafo, i contributi alla demolizione del naviglio cisterniero almeno fino alle 10.000 tonnellate e a sostenere una più estesa formazione dei marittimi italiani;

a collaborare allo studio per la costruzione di navi « mangia petrolio » che potrebbe rappresentare, anche a livello comunitario, la principale soluzione operativa necessaria a far fronte a eventuali disastri derivanti dallo sversamento di prodotti pesanti in mare;

a predisporre le norme attuative previste dalla legge n. 51 del 2001;

a sostenere in ambito comunitario la costituzione di un fondo complementare di indennizzo del valore di almeno 1 miliardo di euro per l'inquinamento provocato da idrocarburi;

a coordinare i lavori per il rapido recupero della M/n *Nicole* dai fondali

antistanti la « Riviera del Conero » e comunque prima dell'inizio della stagione turistica 2003.

(1-00153) « Duca, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Raffaldini, Rognoni, Susini, Tidei, Gasperoni, Giacco, Abbondanzieri, Paola Mariani, Ruggieri, Lusetti, Giachetti, Ruzzante, Innocenti, Agostini, Calzolaio, Carli, Vianello, Follena, Bonito, Franci, Martella, Sasso, Tocci, Volpini, Bellillo, Bimbi, Bulgarelli, Capitelli, Carra, Chiaromonte, Colasio, Gambale, Giulietti, Grignaffini, Lolli, Mazzuca Poggiolini, Rusconi ».

La Camera,

premesso che:

gli scienziati italiani hanno manifestato la loro protesta verso il Governo attraverso varie forme: appello al Presidente della Repubblica, articoli di stampa, assemblee nei centri di ricerca, un minuto di silenzio nell'aula magna del CNR eccetera;

la comunità scientifica si sente offesa per non essere stata consultata per tempo e con serietà dal ministro Moratti, che ha deciso di varare una controriforma degli enti in disprezzo dei più elementari criteri di autonomia della scienza, senza presentare una bozza dei decreti nemmeno all'incontro con il CUN del 23 gennaio;

per la prima volta si vuole introdurre il comando dei partiti di governo sulla ricerca scientifica, non limitandosi a nominare gli organi degli enti (presidenti e in alcuni casi consigli di amministrazione), ma estendendo il potere di nomina fino all'area dell'organizzazione dei laboratori, che è sempre stata regolata da concorsi pubblici sulla base dei meriti scientifici;

si vuole introdurre nell'organizzazione del CNR un nuovo livello intermedio, il dipartimento, con compiti decisionali nell'attività di ricerca, aumentando così la stratificazione gerarchica anziché rimuoverla;

gli enti di ricerca sono impegnati da diversi anni in un processo di riforma: come si sa nessuna struttura può funzionare in maniera ottimale se subisce continue trasformazioni prive della necessaria verifica dei loro effetti, ciò che servirebbe ad introdurre gli adeguamenti ritenuti necessari ponderando in maniera consensuale e serena i risultati raggiunti;

la vera debolezza del sistema della ricerca è rappresentata dall'inefficienza del Ministero, di cui dovrebbe essere consapevole prima di tutto il ministro Moratti, visto che nel 2002 ha raggiunto il record del centro di spesa con la più alta quota di residui passivi nel suo bilancio e, ad esempio, ha impiegato ben 11 mesi per scrivere il decreto di trasferimento dei fondi agli enti;

oggi fanno politica della ricerca, non solo il MIUR, ma tanti altri ministeri (Industria, Agricoltura, Sanità, Tesoro eccetera), nonché le Regioni, tutti nella più assoluta mancanza di coordinamento e nella più ampia dispersione degli interventi e che, di conseguenza, l'assoluta priorità della *governance* della ricerca consiste proprio nella riforma del livello governativo;

i tagli ai finanziamenti rischiano di portare alla paralisi importanti enti di ricerca: il CNR ha i soldi solo per pagare gli stipendi e mantenere gli impianti, quasi niente per la ricerca, e, infatti, ha già disdetto le sue collaborazioni ai progetti europei; l'Istituto per la fisica della materia, un gioiello che opera nelle punte più avanzate della ricerca mondiale, è in via di soppressione; l'Agenzia spaziale abbandona le missioni scientifiche di ricerca nel cosmo;

L'attuale età media dei ricercatori italiani è di circa cinquant'anni e, in molti laboratori, gli scienziati non trovano giovani ai quali trasmettere la loro esperienza, interrompendo così quel naturale scambio generazionale che è alla base del progresso scientifico;

L'attuale blocco delle assunzioni impedisce ad una nuova generazione di

ricercatori italiani di dimostrare il proprio talento, costringendoli ancora ad emigrare per fare ricerca;

L'Italia è l'unico paese europeo a diminuire l'investimento in ricerca e rischia, quindi, di perdere ulteriori posizioni nella competizione internazionale nonché di aggravare le tendenze al declino economico;

lo sviluppo della scienza attiene al rango civile di un paese, alla ricchezza della sua cultura, alla sostanza della sua libertà, al futuro dei suoi giovani;

il futuro dei nostri enti di ricerca non si gioca su un ennesimo regolamento amministrativo, ma sulla possibilità di integrarsi sempre più con gli altri centri di ricerca europei, come, ad esempio, il Max Planck tedesco o il CNRS francese, ciò che si otterrebbe aumentando e non diminuendo i gradi di autonomia interna del sistema;

il commissario europeo Busquin ha proposto di costituire un'agenzia europea della ricerca con il compito di integrare le risorse degli Enti nazionali, nonché di rendere vincolante l'obiettivo stabilito nel vertice di Lisbona del 3 per cento del PIL europeo per l'investimento in ricerca entro il 2010;

le Commissioni VII e X hanno deliberato di svolgere un'indagine conoscitiva sullo stato della ricerca italiana entro il mese di aprile;

la legge finanziaria ha stanziato un fondo speciale per la ricerca scientifica che deve essere ripartito sulla base di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri;

impegna il Governo:

a confrontarsi regolarmente col Parlamento ed in particolare ad attendere la conclusione dell'indagine conoscitiva delle Commissioni VII e X sullo stato della ricerca scientifica italiana prima di adottare i decreti legislativi relativi agli enti pubblici;

ad istituire l'Assemblea della Scienza, organismo elettivo dei ricercatori, con compiti consultivi e propositivi sulla politica nazionale della ricerca;

a ripartire il fondo speciale per finanziare un programma straordinario per l'assunzione di 5.000 giovani ricercatori negli enti e nelle università per i prossimi cinque anni;

ad elaborare una proposta di riforma del livello governativo della ricerca pubblica, al fine di individuare una struttura nuova, di alta competenza, con professionalità scientifiche e non solo burocratiche, con visioni strategiche e non meramente amministrative, cioè una tecnostruttura del tipo di quella che in Europa gestisce il sesto programma quadro, che abbia anche il compito di coordinare le attività di tutti i ministeri coinvolti, con un costante e trasparente dialogo con la comunità scientifica;

ad adottare e promuovere in sede europea le proposte del commissario Busquin sullo spazio europeo della ricerca e a caratterizzare in quella direzione la presidenza italiana nel secondo semestre del 2003.

(1-00154) « Violante, Castagnetti, Boato, Rizzo, Intini, Pecoraro Scania, Pisicchio ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

*Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che:

il 17 gennaio 2003 è entrato in vigore, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 novembre 2002, n. 294, il regolamento recante disposizioni attua-

tive dell'articolo 4 del decreto-legge 23 novembre 2001, n. 411, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 dicembre 2001, n. 463, in materia di agevolazioni tariffarie postali per le spedizioni di prodotti editoriali;

l'articolo 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri contenente il regolamento di attuazione in questione, nel definire i destinatari delle agevolazioni, elenca una serie di soggetti:

a) le associazioni e le organizzazioni senza scopo di lucro di cui all'articolo 10 del decreto legislativo 4 dicembre 1997, n. 460;

b) le organizzazioni di volontariato di cui alla legge 11 agosto 1991, n. 266;

c) le organizzazioni non governative di cui all'articolo 28 della legge 26 febbraio 1987, n. 49;

d) le fondazioni ed associazioni senza fini di lucro aventi scopi religiosi nonché gli enti ecclesiastici;

da questo, peraltro abbastanza dettagliato, elenco risultano però inspiegabilmente escluse le associazioni di promozione sociale di cui alla legge n. 383 del 2000, costituite « al fine di svolgere attività di utilità sociale... senza finalità di lucro »;

un intervento di questo tenore rende estremamente più costose le spese di spedizione per le associazioni di promozione sociale;

questa clamorosa omissione mette seriamente in difficoltà l'attività editoriale di moltissime associazioni, sia di grandi che di piccole dimensioni, e procura un gravissimo danno al mondo dell'associazionismo e al terzo settore nel suo complesso, con particolare riferimento ai settori culturali, sportivo, della ricerca sanitaria, della prevenzione di malattie e nel campo socio-assistenziale che, anche grazie alle agevolazioni tariffarie, possono svolgere la propria funzione sociale e solidaristica —: