

ATTI DI INDIRIZZO*Mozione:*

La Camera,

premesso che:

è grave la situazione in Kenya dove 100 ragazze si sono rifugiate in una chiesa per proteggersi dal rischio di subire l'infibulazione, nonostante che la legge keniota consideri da un anno illegale tale pratica di mutilazione sessuale;

sempre in Kenya, un numero assai elevato di ragazze (circa 700) sono pronte a lasciare le proprie case per proteggersi dal pericolo di essere mutilate;

tale rifiuto da parte di tante giovani evidenzia che l'infibulazione non appartiene più alla cultura delle nuove generazioni keniate e, più in generale, africane;

la Commissione giustizia del Senato della Repubblica ha approvato una legge di modifica del codice penale che rende illegale l'infibulazione sul territorio nazionale;

si auspica che Governo e Parlamento si facciano congiuntamente carico di rendere quanto più celere possibile l'approvazione della predetta legge;

impegna il Governo:

a potenziare i programmi di assistenza e sensibilizzazione in quei Paesi dove la pratica è ancora consentita;

ad assicurare sostegno, eventualmente anche legale, alle ragazze che intendano evitare la pratica dell'infibulazione;

a considerare l'opportunità di concedere asilo politico nelle sedi diplomatiche italiane a quelle donne che intendano sottrarsi a tale grave mutilazione.

(1-00166) « Paoletti Tangheroni, Bertolini, Licastro Scardino, Elio Vito, Francesca Martini, Rizzi, Caligiuri, Blasi, Rivolta, Savo, Baldi, Gigli, Galvagno, Micheli, Costa, Lavagnini, Fon-

tana, Bianchi Clerici, Bolognesi, Filippeschi, Bindi, Boato, Realacci, Montecchi ».

Risoluzioni in Commissione:

Le Commissioni I e IX,

premesso che,

dopo oltre un anno dall'attentato alle *Twin towers* tutto il mondo occidentale ha modificato e potenziato i sistemi di sicurezza per i cittadini ed in modo particolare quelli legati ai trasporti che sono apparsi dopo l'11 settembre molto vulnerabili;

la prevenzione degli atti di terrorismo dà una maggiore tranquillità a tutti i cittadini perché è evidente il riflesso della paura di subire attentati sui trasporti e l'economia legata al turismo;

per alcuni mesi dall'inizio dell'anno il notevole calo di viaggiatori sulle linee aeree ha messo in crisi molte compagnie e solo le misure di contrasto a questo fenomeno hanno riequilibrato i flussi turistici e i viaggi;

allo stato attuale la sicurezza nei trasporti appare adeguata negli aeroporti, discreta sulle strade, carente nel sistema territoriale nazionale;

mentre per viaggiare in aereo si deve esibire un documento di riconoscimento per l'acquisto di un biglietto o per la partenza ed in strada si è comunque a bordo di un'auto con targa di identificazione; quando si viaggia in treno si è sconosciuti e non controllati. Persino i porti hanno un sistema per l'identificazione dei passeggeri, dei natanti e delle cose trasportate;

l'unico anello debole della catena dei trasporti passeggeri appare quello sulle rotaie ed infatti non a caso molti autori di reati o ricercati si spostano in treno e con loro probabilmente armi, droga e refurtiva;

si può certamente migliorare la prevenzione dei reati e controllare i passeggeri

in modo simile alle altre strutture dei trasporti anche se sui treni in Italia viaggiano 500 milioni di passeggeri l'anno;

impegnano il Governo:

ad istituire una commissione per la sicurezza nei trasporti presso il ministero dell'interno che promuova un piano nazionale di sicurezza per il trasporto ferroviario;

a promuovere forme di convenzione tra le Forze di polizia ed i ministeri competenti, con le Ferrovie s.p.a. ed il ministero dei trasporti per facilitare l'utilizzo del treno da parte delle forze dell'ordine e quindi dare sicurezza indiretta;

a verificare la possibilità dell'identificazione dei passeggeri dei treni attraverso nuove tecnologie e strategie.

(7-00215) « Pezzella, Coronella, Briguglio, Scalia, Landolfi, La Starza, Gianni Mancuso, Paolone, Tagliatela, Giulio Conti, Ascierio, Patarino, Arrighi, Meroi, Delmastro Delle Vedove, Bocchino, Bellotti.

La IX Commissione,

evidenziato il preoccupante quadro costellato da gravi carenze in cui versa il sistema aeroportuale campano, la congestione dello scalo di Napoli-Capodichino, lo scarso coordinamento tra gli scali nell'ambito del sistema aeroportuale campano, le diseconomie esterne che l'attività aeroportuale dello scalo di Napoli-Capodichino genera soprattutto in campo ambientale. La crescita del traffico aeroportuale di Napoli-Capodichino penalizza in modo eccessivo la qualità dei servizi, la sicurezza del trasporto, la sostenibilità ambientale, la coesione territoriale e lo sviluppo economico dell'intero territorio della regione Campania;

si rendono urgenti per lo scalo di Napoli-Capodichino l'adozione di interventi volti a migliorare la sicurezza dello scalo ed i profili ambientali, come del

resto è confermato dalla recente decisione dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile di autorizzare per predetto scalo un unico corridoio aereo, con un conseguente taglio di almeno il 35-40 per cento del numero dei voli. In questo quadro si rende, altresì, urgente l'adozione di una concreta politica indirizzata alla costruzione di un nuovo scalo e al potenziamento dei restanti aeroporti, che affronti con una logica di « sistema integrato » la necessità del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda. La regione Campania, del resto, con delibera del Consiglio Regionale del 9 gennaio 1998 e pubblicata il 16 febbraio 1998, ha modificato la legge regionale n. 34 del 1993 (Piano Regionale dei Trasporti) prevedendo appunto un sistema integrato dei trasporti attraverso la localizzazione di un nuovo aeroporto di classe A della normativa internazionale ICAO in territorio del comune di Grazzanise (Caserta) nonché del potenziamento di quello di Pontecagnano (Salerno);

una più equilibrata distribuzione territoriale del traffico aereo, anche nei segmenti più ricchi di essa, potrà stimolare una più uniforme crescita delle attività economiche dirette ed indotte, ed occupazionale per la Regione Campania. In questo contesto avrebbero valenza positiva per lo sviluppo del Mezzogiorno relazioni organiche fra gli scali campani e gli altri aeroporti del Paese; i primi dovrebbero a tal riguardo configurarsi non come meri tributari di traffico, ma come partner di un sistema di equilibrata ripartizione dei benefici;

impegna il Governo,

a dare urgente attuazione alla deliberazione n. 121/2001 del Comitato interministeriale per la programmazione economica « Legge obbiettivo: 1° Programma delle infrastrutture strategiche »;

a dare prioritaria attuazione alle misure e agli interventi per la costruzione dell'aeroporto a Grazzanise ed al potenziamento dell'aeroporto di Pontecagnano

anche al fine di sviluppare la capacità di trasporto e di movimentazione aeroportuale per le merci (cargo, posta e courier), incentivando, ove possibile, la lavorazione in loco delle merci;

a dare attuazione, in via prioritaria, alle misure e agli interventi volti a migliorare la sicurezza del trasporto e la tutela ambientale dello scalo di Napoli-Capodichino;

a introdurre nell'ambito dei criteri per la definizione delle priorità di intervento nel settore aeroportuale previsti nel Piano Generale dei Trasporti e nel Piano degli Aeroporti, la costruzione dell'aeroporto di Grazzanise ricorrendo anche agli strumenti e alle tecniche della finanza di progetto per la gestione dei servizi non aeroportuali per passeggeri e merci.

(7-00214) « Landolfi, Cosentino, Coronella, Santulli, Bocchino, Maione, Pezzella, Cardello, Tagliata, Fasano ».

* * *

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:

sul bilancio dello Stato, nel capitolo relativo alla Presidenza del Consiglio, è previsto uno stanziamento di 239 milioni di euro da erogare a Posteitaliane spa al fine di agevolare le spedizioni postali di periodici;

il 2 gennaio 2003 è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* il decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri n. 294 del 27 novembre 2002 che fissa i

nuovi requisiti di accesso alle agevolazioni postali per la spedizione di periodici;

l'8 gennaio 2003 le Posteitaliane spa hanno diramato la prima circolare interpretativa di detto decreto;

il 21 gennaio 2003 le Posteitaliane spa hanno diramato una seconda circolare interpretativa in accordo con la Presidenza del Consiglio dei ministri, in alcuni punti sostanziali completamente diversa dalla precedente, alla quale tutti gli editori sono stati obbligati ad adeguarsi presentando una serie di atti notori attestanti i nuovi requisiti, pena la spedizione a tariffa intera;

il 20 febbraio 2003, le Posteitaliane spa hanno diramato una nuova circolare dando una interpretazione restrittiva rispetto alla precedente circolare;

il succedersi di disposizioni e controdisposizioni hanno generato il caos nell'intero comparto;

nel decreto presidenza del Consiglio dei Ministri n. 294 del 27 novembre 2002, per un evidente errore, non sono state comprese le associazioni di promozione sociale ex legge n. 383 del 2000;

le interpretazioni contraddittorie date con le circolari citate in premessa, tutte con effetto retroattivo, aumentano, in molti casi, dal 300 per cento al 600 per cento il costo della spedizione postale, senza che gli editori abbiano potuto preventivare detti costi;

aumenti di costo di tale rilevanza non sono sopportabili dalle imprese editoriali;

le interpretazioni recate dalle circolari citate in premessa in alcuni casi sono arbitrarie e non rispettano la lettura letterale del decreto;

tale situazione causerà la chiusura di molte testate —

quali iniziative intende assumere e quali misure intenda adottare allo scopo di rassicurare gli editori interessati;