

**ATTI DI INDIRIZZO***Mozioni:*

La Camera,

premesso che:

diverse sono ancora oggi le aree di guerra sul nostro pianeta, presenti prevalentemente in territori nord-africani, sud-africani, medio orientali, asiatici;

gli atti terroristici rappresentano, come le guerre, un evento tragico, soprattutto per i bambini e gli adolescenti;

numerosi atti internazionali affermano principi di tutela dei minori, in particolare: la Convenzione sui diritti del fanciullo di New York del 20 novembre 1989, all'articolo 38, contiene l'impegno a proteggere i minori in caso di conflitto armato ed il Protocollo opzionale sul coinvolgimento dei minori nei conflitti armati, approvato dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite nel maggio 2000, prevede un innalzamento dell'età minima (già prevista dal diritto umanitario e della stessa Convenzione) per il reclutamento militare e la partecipazione ai conflitti armati;

la Commissione bicamerale per l'infanzia, il 25 ottobre 2001, ha approvato una risoluzione in materia di iniziative da adottarsi a favore dei bambini che si trovano nelle zone colpite da eventi bellici, in cui si impegnava il Governo, fra l'altro: a promuovere i diritti dei bambini e degli adolescenti come aspetto fondamentale per il ristabilimento ed il conseguimento della pace, della sicurezza e per la ricostruzione della coesione sociale; a prevedere iniziative idonee affinché nessuna misura restrittiva di carattere internazionale colpisca l'approvvigionamento di medicinali, acqua, cibo e vestiario per l'infanzia; a proporsi per assumere a livello internazionale un ruolo di promozione per gli aiuti umanitari nei confronti dei bambini nelle zone colpite da eventi bellici; ad

assicurare la fornitura e l'installazione di adeguati ricoveri, ospedali da campo, aule scolastiche e quant'altro utile a mantenere un livello sociale dignitoso, favorendo ogni forma di socializzazione e di integrazione, anche ludica, dei bambini;

impegna il Governo:

ad assumere iniziative idonee, anche in campo internazionale, per intensificare la prevenzione dagli atti terroristici e per intensificare l'effettiva protezione dei minori nelle situazioni di conflitto armato, nella consapevolezza che, ove vi sia una guerra in atto o si sia verificata un'azione terroristica, i fanciulli sono inevitabilmente coinvolti dalle conseguenze di questi eventi;

a promuovere ed incentivare, anche in sede europea, in vista del prossimo semestre di presidenza italiana dell'Unione europea, idonee iniziative volte a programmare ed attuare efficaci azioni umanitarie nelle zone di guerra, con particolare riferimento alla tutela dell'infanzia e della adolescenza, anche sostenendo l'attività di organismi internazionali e di organizzazioni non governative;

ad intensificare le azioni di protezione e di sicurezza degli aiuti umanitari, in particolare quelli destinati all'infanzia, affinché giungano in modo tempestivo e completo ai reali destinatari e non siano sottoposti a sottrazioni o saccheggi, andando ad alimentare il mercato nero e le organizzazioni mafiose o criminali locali;

ad assumere idonee iniziative affinché nelle aree limitrofe alle scuole o ad altri luoghi di maggiore frequentazione da parte dei minori sia effettuata un'accurata bonifica dagli ordigni bellici inesplosi.

(1-00225) « Castellani, Giulio Conti, Lisi, Gianni Mancuso, Mussolini, Tagliatela, Porcu, Gamba, Airaghi, Landi di Chiavenna ».

La Camera,

premessi che:

le recenti fasi di crisi del trasporto aereo legate alle varie vicende internazionali non hanno fatto altro che accelerare la ristrutturazione del settore derivante dai processi di liberalizzazione e dalla costruzione del cielo unico europeo;

in questo quadro, nonostante le ricapitalizzazioni concesse e gli accordi sindacali, l'Alitalia sembra avvitarci verso punti pericolosi di non ritorno, altre compagnie aeree italiane, quali *Air One*, una volta uscita dall'iniziale dimensione di « nicchia », non vivono situazioni migliori;

le stesse gestioni aeroportuali, privatizzate o in via di privatizzazione, evidenziano numerosi problemi: alcuni scali non sono affatto decollati (anche a seguito di una proliferazione degli stessi insensata), in altri casi si è andati al prolungamento di concessioni in modo assai discutibile, e per altre invece si assiste ad una politica di mera raccolta delle *royalties* senza il rispetto degli impegni in materia di investimenti;

la parte più penalizzata di questo processo, anche a causa di regole non inserite negli atti di liberalizzazione, sono i lavoratori: manca un contratto unico dei lavoratori delle compagnie del trasporto aereo e ciò dà vita ad una frammentazione contrattuale e ad un utilizzo del personale al limite della legalità, nelle gestioni aeroportuali la proliferazione e spezzettamento delle aziende delle attività sta creando una giungla contrattuale inestricabile ed, in particolare, la mancanza delle clausole sociali, è fonte di numerosi conflitti in particolare nei passaggi delle concessioni e nelle ristrutturazioni;

per quanto riguarda Alitalia la linea delle alleanze è risultata inconcludente e confusa sia sul piano internazionale (KLM e Air France) ed interno (Volare, Meridiana); confusa è stata la politica commerciale e di rete sia sul lungo raggio sia nel traffico domestico europeo, non appare chiaro in che modo siano stati

utilizzati i finanziamenti derivanti dalle privatizzazioni, si sta andando ad un processo di esternalizzazioni di punti di eccellenza quali le manutenzioni (Dot) utilizzando appalti con la solita logica delle scatole cinesi e con alleanze internazionali ventilate quale quella con Lufthansa contraddittoria con quella più generale con Air France; oppure il centro di addestramento piloti;

il ridimensionamento progressivo delle attività non fa altro che aggravare la situazione di Alitalia;

i problemi non possono essere additati alla crisi generale in quanto mentre le altre compagnie europee hanno diminuito l'offerta ma aumentato il fattore di riempimento, l'Alitalia ha ridotto il trasporto più della riduzione dei posti offerti;

nonostante siano ormai trascorsi due anni dal grave incidente di Linate e dalla relativa indagine parlamentare, la riforma dell'aviazione civile, non solo non ha visto la luce, ma sembra andare in senso opposto; ciò comporta problemi all'efficacia del sistema aereo italiano e ad un pericoloso declino del controllo della sicurezza; cosa tanto più grave dal momento che in questi anni è esploso il fenomeno delle compagnie *low cost*;

ciò sta comportando:

a) l'impoverimento dell'imprenditorialità italiana del settore (altro elemento di decadenza del sistema paese);

b) la subalternità a vettori stranieri e la trasformazione del mercato italiano, con grandi potenzialità, in terra di colonizzazione;

c) la perdita di ricchezza per il paese e l'impoverimento di capacità tecnologiche professionali in un settore strategico;

d) la possibile perdita, secondo dati ministeriali, di oltre 5.000 posti di lavoro distribuiti fra compagnie e scali

aeroportuali (ADR e Sea) e la precarizzazione più spinta, anch'essa fonte di perdita di ricchezza, qualità, professionalità;

e) ciò è inevitabilmente fonte di aspri, ripetuti conflitti che non si possono evitare strangolando in vario modo il diritto di sciopero, che porta, come dimostra la recente vicenda degli assistenti di volo, a forme di difesa estreme, in mancanza di altre soluzioni, e devastanti;

f) la situazione è aggravata dalla mancanza nel settore degli ammortizzatori sociali;

impegna il Governo:

a presentare al Parlamento un piano contenente linee programmatiche per il settore del trasporto aereo italiano basato sulla qualità dei servizi, a partire dai livelli di sicurezza, sul rispetto — attualmente non assicurato — di molti principi internazionali in materia, sull'utilizzo del personale tenendo conto la fatica operativa dei lavoratori incide sulla sicurezza, sulla proposta di clausole sociali, volte anche al fine di ridurre la conflittualità attraverso il rispetto dei contratti e degli accordi;

a promuovere, nell'ambito della riforma dell'aviazione civile, iniziative volte a valorizzare il ruolo delle istituzioni pubbliche in materia di indirizzo e controllo sulle attività aeronautiche e un ripensamento e una revisione dei processi di privatizzazione, esternalizzazione, degli appalti e subappalti quantomeno attraverso una nuova regolazione del settore;

a predisporre un progetto di ammortizzatori sociali del settore e nuove regole quali la clausola sociale;

a presentare un piano riguardante la compagnia di bandiera basata sulla competizione della medesima nella fascia alta del trasporto aereo internazionale e comunitario che faccia chiarezza sulle alleanze, prevedendo un miglioramento della rete commerciale anche in relazione ai transiti ed alle coincidenze, sviluppando

più a fondo, anche in connessione con altri vettori italiani (ferroviari e marittimi) pacchetti turistici complessivi, valorizzando le professionalità interna evitando esternalizzazioni di attività che riducono la capacità economica, produttiva, finanziaria e, dunque la qualità dell'azienda stessa.

(1-00226) « Alfonso Gianni, Giordano ».

*Risoluzione in Commissione:*

La IX Commissione,

premessi che:

nel corso del 2002 il Governo italiano ha completato il recepimento delle Direttive 99/30 e 2000/69 per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane e metropolitane;

la nuova normativa, recepita con decreto ministeriale 60/2002, prevede il dimezzamento, entro il 2005, degli attuali limiti di emissione delle polveri (PM10) e soprattutto l'autorizzazione a derogare da tali limiti solamente per 35 giorni nell'arco dell'anno;

i dati disponibili certificano una realtà italiana completamente distante dagli obiettivi che la nuova normativa impone considerato che in tutte le città in cui esiste una rete di monitoraggio, non solo i limiti vengono ampiamente superati (tra i 60 e i 120 giorni nelle principali città) ma il trend è in aumento;

il superamento di tali limiti dipende dall'aumentato volume di traffico e prevalentemente dalla quantità di spostamenti con motore diesel, privati e commerciali;

secondo dati dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, confermati da inchieste autonome della Magistratura di Bologna e Torino, l'inquinamento atmosferico da traffico è causa diretta in Italia di 8.000 decessi l'anno, senza contare gli altri costi sociali e sanitari (ricoveri, farmaci, assenza dal lavoro e da scuola)

mentre nei centri urbani dell'Europa le polveri sottili causerebbero la morte di 250.000 persone (pari al 5 per cento del totale) secondo il Terzo Rapporto sull'Ambiente (Oms) presentato a Kiev il 22 maggio scorso;

la fonte principale dei PM10 e dei PM2,5, unanimemente e secondo le più autorevoli ricerche scientifiche, è il traffico veicolare ed in particolare ai motori diesel anche di ultima generazione;

nella Legge Finanziaria 2003 non sono presenti interventi per affrontare il grave problema della mobilità e dell'inquinamento atmosferico nelle città;

nonostante le pesanti conseguenze energetiche ed ambientali e l'adesione al Protocollo di Kyoto, che prevede una riduzione dell'emissione di gas serra del 6,5 per cento entro il 2010 rispetto ai valori del 1990, in Italia i consumi di prodotti petroliferi per autotrazione (benzina e gasolio) sono aumentati del 5 per cento dal 1995 al 2002;

nonostante i motori diesel siano i principali imputati delle emissioni di PM10 ed altre polveri fini, il consumo di gasolio, nello stesso periodo, è aumentato complessivamente (fra trasporto pesante e autovetture) di oltre il 15 per cento contro una diminuzione del 5 per cento dei consumi di benzina;

nello stesso periodo il parco circolante delle autovetture è cresciuto del 13 per cento mentre quello delle autovetture diesel è aumentato del 98 per cento passando dai 3,1 milioni del 1995 ai 6,5 milioni, conseguentemente i consumi di gasolio per le sole autovetture sono aumentati del 47 per cento;

il settore del metano, per contro, dopo un periodo di sviluppo della rete distributiva e dei consumi e nonostante gli incentivi dei Ministeri dell'industria e dell'ambiente, sta vivendo dal giugno 2002 una pesante recessione che si è tradotta, non solamente in un calo delle trasformazioni del 50 per cento e delle vendite di

veicoli del 40 per cento, ma anche in un calo del parco circolante del 3 per cento;

il metano è tra i carburanti meno inquinanti e più sicuri tanto è vero che il nuovo Piano Generale dei Trasporti, adottato dal Consiglio dei Ministri il 21 marzo 2001, inserisce tra gli interventi prioritari il « programma Metano » con l'obiettivo di diffondere la soluzione a metano, in particolare nelle aree urbane e per le flotte pubbliche con incentivi alla realizzazione degli impianti di distribuzione e all'acquisto dei veicoli fino all'entrata in vigore, come minimo, delle norme Euro 4 (2005);

la Direttiva dell'ottobre 2001 della Direzione Generale Energia e Trasporti dell'Unione Europea indica, per il 2020, l'obiettivo del 10 per cento del parco circolante europeo a metano;

l'attuale modello di mobilità urbana genera anche problemi di tipo economico causati dalla mancata internalizzazione dei costi esterni, che ricadono sulla collettività e che non sono sostenuti dagli utenti dei mezzi o dai gestori dei servizi di trasporto;

tali elevati costi esterni generano rilevanti distorsioni nella competitività delle diverse modalità di trasporto, dei diversi tipi di carburante e nella concorrenza tra diversi operatori, favorendo una ripartizione modale irrazionale che determina una riduzione della produttività e dell'efficienza del sistema economico e un contemporaneo aumento dell'impatto ambientale generato dal settore;

le autovetture diesel sono oggi, quanto a prestazioni e comfort, uguali se non superiori a quelle a benzina;

attualmente l'accisa sul diesel è di 0,40321 contro 0,54184 della benzina;

è necessario impedire il pesante e costante calo dei consumi di metano, che si verifica ormai da un anno (addirittura il 10 per cento al mese da sei mesi a questa parte), dovuto ad un rapido pro-

cesso di smetanizzazione del parco circolante causato dalla sostituzione con veicoli diesel acquistati grazie agli incentivi;

è necessario evitare che tale processo recessivo blocchi lo sviluppo programmato della rete distributiva di metano per auto;

è necessario evitare che la pesante crisi del settore rischi di sperperare (come accaduto negli anni '60) un patrimonio distributivo, energetico e ambientale costruito in trent'anni con capitali interamente privati, che tutto il mondo ci invidia,

impegna il Governo

a dare piena e coerente attuazione al « Programma metano » previsto dal Piano Generale dei Trasporti, in coerenza anche con l'orientamento manifestato a livello europeo di pervenire ad un parco a metano pari almeno al 10 per cento;

a riconsiderare, a tal fine, le politiche fiscali sui carburanti al fine di riequilibrare i prezzi rispetto agli effettivi standard ambientali e favorire la diffusione dei carburanti a minor impatto ambientale, con particolare riferimento al metano;

a rafforzare un sistema di adeguati incentivi, che abbiano carattere permanente, tesi ad elevare la quota del parco circolante di veicoli che utilizzano il metano, facilitando la convenienza sia dell'acquisto di nuovi veicoli sia della riconversione di veicoli esistenti, nonché all'attuazione di un programma di investimenti per l'estensione della rete di distribuzione.

(7-00259) « Raffaldini, Vigni, Bandoli, Realacci, Zanella, Calzolaio ».

\* \* \*

## ATTI DI CONTROLLO

### PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

*Interrogazione a risposta orale:*

GRILLINI, ABBONDANZIERI, AD-  
DUCE, AGOSTINI, ANGIONI, BENVEN-

NUTO, BETTINI, ENZO BIANCO, BIELLI, BIMBI, BOATO, BOGI, BOLOGNESI, BONITO, BUGLIO, CALDAROLA, CALZOLAIO, CARBONI, CARLI, CAZZARO, CHIANALE, CHIAROMONTE, CIALENTE, COLASIO, CORDONI, MAURA COSUTTA, DE BRASI, TITTI DE SIMONE, DEIANA, DI GIOIA, FINOCCHIARO, GALEAZZI, GAMBINI, GASPERONI, GIACHETTI, GIULIETTI, GRANDI, GRIGNAFFINI, LABATE, LEONI, LOLLI, LUCÀ, MAGNOLFI, MANCINI, MARAN, PAOLA MARIANI, MARONE, MINNITI, MONTECCHI, MOTTA, NIGRA, PANATTONI, PINOTTI, PISA, PISAPIA, PISTONE, RAVA, REALACCI, ROCCHI, ROGNONI, ROSSIELLO, ROTUNDO, RUGGHIA, RUZZANTE, SANDI, SANDRI, SERENI, SODA, SUSINI, TOCCI, TRUPIA, TURCO, VENDOLA, VERNETTI, VERTONE, VIANELLO, VILLETTI, ZANELLA, ZANI, ZANOTTI e ZUNINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

ad Aldo Braibanti è stato comunicato lo sfratto dall'appartamento di via del Portico D'Ottavia a Roma dove vive e conserva un archivio di 7.000 volumi e di innumerevoli opere artistiche;

lo stesso Braibanti vive con una modesta pensione sociale che non gli consente di trovare una sistemazione abitativa alternativa né di condurre una vita dignitosa;

Aldo Braibanti si è distinto per un altissimo impegno civile e culturale; già a sedici anni fondò un gruppo studentesco antifascista a Firenze. Nel 1943 entrò nel Partito Comunista Clandestino e combatté da partigiano nella guerra di Liberazione,

studioso di mirmecologia, poeta, saggista, traduttore. Artista di fama internazionale. Ha esposto le sue ceramiche e i suoi collages nelle principali capitali europee. Ha anche esercitato una costante e riconosciuta attività di autore e regista