

ATTI DI INDIRIZZO

Mozione:

La Camera,

premesso che:

la situazione del trasporto aereo in Italia attraversa una situazione di crisi a causa della situazione dei vettori nazionali, dello stallo della riforma dell'aviazione civile, della sicurezza, delle situazioni aeroportuali e delle gestioni aeroportuali;

la compagnia di bandiera Alitalia da tempo versa in una grave crisi per effetto di scelte sbagliate (sprechi, diversificazione eccetera eccetera), dei problemi indotti dall'atto terroristico dell'11 settembre, dell'epidemia Sars, della grave situazione internazionale connessa alla guerra in Iraq;

appare assai discutibile ed immotivata la recente acquisizione della Gandalf: società in fallimento quindi senza un marchio appetibile;

tale situazione ha coinvolto e coinvolge anche numerosi vettori *low cost*;

appare necessario ai fini della qualità del servizio, un diverso equilibrio fra tariffe, sicurezza, contratti;

appare necessario avviarsi verso un contratto unico di settore al fine di evitare concorrenze sleali e camping sulle condizioni di lavoro;

il Ministro del tesoro ha inviato una lettera alla dirigenza Alitalia, nella quale la si invita a predisporre misure utili a garantire la continuità dell'attività di impresa, specificando altresì che tali misure dovranno risultare sufficienti indipendentemente da interventi legislativi, come i requisiti di sistema;

in questo modo appare evidente l'intento di ridurre dimensioni e ruolo della compagnia di bandiera, di svenderla,

di ridurre all'impotenza ed al silenzio i lavoratori ed i sindacati dentro un quadro di ricatto;

la perdita di un ruolo significativo della grande compagnia di bandiera sarebbe un altro colpo alla tenuta del nostro sistema paese in Europa e nel mondo;

gli interventi della Commissaria Europea a tale proposito sono immotivati in quanto preventivi, ed inoltre perché ledono la libertà di intervenire su politiche di sistema che riguardano l'intero paese;

appare necessario, ricostruire regole di sistema sia riguardo ad un'immotivata ed ingestibile proliferazione di aeroporti attraverso una politica di programmazione, razionalizzazione, specializzazione (in altri paesi queste politiche vengono adottate avendo cura dell'interesse nazionale), e quindi anche dei vettori, e per quanto riguarda la gestione, i più grandi aeroporti sono amministrati dallo Stato e/o dagli enti locali;

a seguito del gravissimo incidente di Linate nel quale hanno perso la vita 118 persone era stata istituita una commissione d'indagine. Successivamente è iniziata la discussione sulla riforma dell'aviazione civile che, tuttavia, è bloccata da mesi in commissione;

l'incidente in questione, che ha visto anche pesanti condanne ha messo in luce, al di là dei possibili errori umani, gravi carenze nel sistema della sicurezza, evidenziato anche di recente dall'aereo caduto a Sharm El Sheik (che aveva volato più volte nel nostro paese) e dal recente incidente nell'aeroporto di Ronchi dei Legionari nel quale un aereo ha urtato contro un mezzo dei Vigili del fuoco;

appare preoccupante la situazione che vede, per quanto riguarda il nostro paese, una situazione inaccettabile riferita ai ritardi nei voli;

in questo quadro appare evidente che la crisi Alitalia ha motivazione in

errori di gestione, ma anche in carenze politiche che riguardano il funzionamento del sistema nel suo complesso;

il comune e la provincia di Roma hanno presentato osservazioni al piano Alitalia alternative,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative normative volte a stanziare risorse finanziarie per compensare le difficoltà subite dal trasporto aereo a causa dei vari eventi internazionali;

ad attivarsi affinché sia ridotto il costo del carburante nel settore;

ad adottare iniziative, anche normative, per sopprimere l'IVA sul costo dei biglietti venduti in Italia;

a varare un documento di indirizzo per la compagnia di bandiera che non sia sbilanciato sui costi del personale, sull'organico, anche attraverso operazioni di esternalizzazioni ma che agisca attraverso una riduzione degli sprechi, che razionalizzi la flotta, che tenda a riacquisire una più forte presenza nel mercato interno, così appetibile alle altre grandi compagnie, sviluppi interventi a più ampio raggio mettendo a valore: manutenzioni, divisione informatica, servizi aeroportuali;

ad adottare iniziative normative volte a stabilire *standard* che garantiscano un miglior equilibrio fra tariffe aeree, contratti e l'indispensabile sicurezza;

ad attivarsi affinché siano rafforzate le misure di sicurezza negli aeroporti;

ad adottare iniziative volte alla razionalizzazione degli aeroporti del loro ruolo nel sistema nazionale;

ad adottare iniziative normative di carattere finanziario, per quanto riguarda la continuità territoriale, o compensazioni anche per le regioni del sud che ancora non ne godono, e che hanno un evidente svantaggio nella collocazione rispetto al Paese e all'Europa;

ad elaborare un documento di indirizzo per quanto riguarda l'accordo con Air France, che valorizzi e metta in sinergia le competenze, non basato sulla privatizzazione ma su di un originale rapporto fra Stati e compagnie diverse dentro l'Unione Europea.

(1-00366) « Alfonso Gianni, Cento, Grandi, Bertinotti, Bulgarelli, Giordano, Zanella, Mascia, Russo Spena, Deiana, Titti De Simone, Valpiana, Pisapia, Mantovani ».

Risoluzioni in Commissione:

La IV Commissione,

premesso che:

nell'ambito del titolo V della parte seconda della Costituzione, l'articolo 114, primo comma dispone che « La Repubblica è costituita dai comuni, dalle province, dalle città metropolitane, dalle regioni e dallo Stato »;

ognuna di queste istituzioni, che nel loro insieme compongono la Repubblica, dovrebbe quindi essere rappresentata nelle tradizionali celebrazioni per la Festa della Repubblica del 2 giugno, ripristinata dalla legge 20 novembre 2000, n. 336;

in particolare, a rappresentare le istituzioni comunali dovrebbero essere chiamate le rappresentanze delle polizie municipali che, forti di un organico, costituito da uomini e donne, superiore alle 60.000 unità, rappresentano il primo effettivo contatto tra comuni e cittadini;

la partecipazione alle manifestazioni per la celebrazione del 2 giugno rappresenterebbe un riconoscimento dell'impegno profuso dal personale delle polizie municipali, anche sotto il profilo delle competenze loro attribuite in materia di sicurezza del popolo italiano;

alle manifestazioni del 2 giugno partecipano anche corpi non armati, come

la Croce Rossa e deve riconoscersi che il contributo fornito dalle polizie municipali non è certamente inferiore a quello dei volontari della protezione civile, anch'essi ammessi alle cerimonie celebrative per la festa della Repubblica;

è dello scorso anno, infatti, la decisione del Governo che, per la prima volta, ha invitato a partecipare alla tradizionale parata della festa della Repubblica anche il dipartimento della protezione civile, cui si è unita una nutrita rappresentanza delle associazioni di volontariato operanti nel settore, che, si sottolinea, sono organizzate su base comunale e sono coordinate, su base provinciale, da province e prefetture;

è fortemente auspicabile che un'analoga iniziativa sia estesa, in occasione della sfilata del 2 giugno 2004, anche ad una rappresentanza del Corpo della polizia municipale;

a tale proposito sono state già attivate, in sede istituzionale, apposite iniziative. Il 20 febbraio scorso, infatti, l'assessore per le politiche per la sicurezza del Comune di Roma ha sottolineato, in una lettera al Segretario generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'esigenza della partecipazione del corpo di polizia municipale alla sfilata del 2 giugno, ricordando che l'articolo 5 della legge 7 marzo 1986, n. 65 (legge quadro sulla polizia municipale) attribuisce funzioni di polizia giudiziaria, pubblica sicurezza e di polizia stradale per gli appartenenti ai Corpi o Servizi di polizia municipale;

inoltre, il presidente dell'ANCI, con lettere inviate tra il 18 e il 23 febbraio 2004, ha interessato il Presidente della Repubblica, il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Vicepresidente del Consiglio dei Ministri e il Ministro della difesa circa l'opportunità di prevedere la partecipazione dei corpi di polizia municipale alla sfilata del 2 giugno, ricordando, tra l'altro, come gli stessi, nella loro qualità di agenti di pubblica sicurezza e di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria, collaborano con le Forze di polizia sulla base di accordi e

decisioni assunti in sede di comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica, al fine di contribuire ad assicurare un adeguato livello di sicurezza sul territorio;

il successivo 26 febbraio, il Vicepresidente del Consiglio dei Ministri, onorevole Gianfranco Fini ha segnalato all'attenzione del Ministro della difesa l'ipotesi che, nell'ambito della tradizionale parata militare del 2 giugno, sia chiamata a sfilare anche una rappresentanza nazionale dei Corpi di polizia municipale, tenuto conto che tale partecipazione avrebbe un effetto positivo in quanto contribuirebbe a sottolineare il ruolo civico ed istituzionale di questi corpi;

da ultimo, in risposta alle istanze da più parti avanzate, il Ministro della difesa, Antonio Martino, in una lettera dell'8 aprile scorso, ha comunicato al Presidente dell'ANCI l'impossibilità di aderire alla richiesta volta a consentire la partecipazione di una rappresentanza nazionale dei Corpi della polizia municipale alla parata militare del 2 giugno, adducendo quale motivazione del diniego la circostanza che la Festa della Repubblica sarebbe una ricorrenza che enfatizza le istituzioni che rappresentano lo Stato e l'unità nazionale, nella quale sono di difficile inserimento le rappresentanze di organi e simboli che individuano funzioni ed istituzioni locali;

tale presa di posizione del Ministro, oltre a disattendere gli auspici formulati dai corpi di polizia municipale operanti su tutto il territorio nazionale, fatti propri, peraltro, dallo stesso Vicepresidente del Consiglio dei Ministri, denuncia una visione estremamente restrittiva dei compiti attribuiti alla polizia municipale, nell'ambito dei quali, come già ricordato, sono ricomprese anche funzioni di polizia giudiziaria, pubblica sicurezza e di polizia stradale, espletate in stretta collaborazione con le forze di polizia, anche sulla base di accordi e decisioni assunti in sede di comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica;

è opportuno pertanto che, analogamente a quanto avvenuto lo scorso anno in ordine all'inclusione del personale della protezione civile tra le istituzioni autorizzate a sfilare il 2 giugno, il Governo si faccia carico di assicurare la partecipazione alla parata di quest'anno anche di una rappresentanza nazionale dei corpi di polizia municipale,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa utile affinché, in occasione della prossima parata del 2 giugno, sia consentita la partecipazione anche ad una rappresentanza nazionale dei corpi della polizia municipale, riconoscendo in tal modo il ruolo fondamentale dagli stessi espletato, anche con riferimento alle funzioni di polizia giudiziaria, pubblica sicurezza e di polizia stradale svolte in stretta collaborazione con le forze di polizia.

(7-00418) « Ascierto, Saia, Migliori, Nespoli, Carrara, Anedda, Cristaldi ».

La IX Commissione,

premesso che:

la perdita di competitività degli operatori del trasporto aereo in Italia è una drammatica realtà del nostro Paese; varie componenti del costo sostenuto dal vettore aereo per l'espletamento del servizio rispondono a logiche oligopolistiche libere da controlli economici da parte degli organi preposti; fra queste, la fornitura del carburante, che incide in modo sostanziale sui costi complessivi del gestore (fra il 9 ed il 15 per cento a seconda del prezzo del greggio);

il mercato mondiale di questo prodotto aeronautico trova riferimenti contrattuali in pubblicazioni internazionali (« PLAT'S »), redatte a cura delle società petrolifere americane, che fissano giornalmente il prezzo massimo *into plane* (a bordo) per aree geografiche; questi riferimenti, già inclusivi di costi e utili delle

compagnie petrolifere, sono adottati da tutti i Paesi del mondo occidentale, ad eccezione dell'Italia, dove la menzionata logica oligopolistica e l'assenza di controllo degli organi istituzionali consente l'applicazione di una serie di balzelli aggiuntivi (premi di raffinazione, *royalties*, oneri di erogazione in aeroporto, canoni di sub-concessione eccetera) che rendono possibile ai vari protagonisti del processo produttivo (società petrolifere, gestori aeroportuali, distributori) di portare il prezzo unitario a livelli incompatibili con la tutela della competitività del sistema italiano;

nell'aeroporto di Fiumicino, ad esempio, il corrispettivo del *fuelling* è composto del prezzo di cartello del carburante, del premio di raffinazione della società appaltatrice della raffinazione e gestione della rete di distribuzione aeroportuale, la SERAM, del compenso che le viene pagato dal gestore AdR e delle *royalties* imposte dal gestore aeroportuale alle compagnie petrolifere;

il costo del carburante è di circa il 20 per cento più alto in Italia che nel resto d'Europa, dove evidentemente i cartelli sono stati rimossi dalle autorità della concorrenza locali; la nostra Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato non è invece intervenuta ad oggi, nonostante vi sia stata denuncia pubblica della situazione in Convegni cui rappresentanti dell'Autorità erano presenti;

durante l'audizione svoltasi in Commissione trasporti il primo aprile 2004 i vertici ENAC hanno riconosciuto l'esistenza di assenza di concorrenza nei servizi a valle negli scali aeroportuali tra cui il rifornimento del carburante;

il maggior costo del carburante in Italia determina per un verso una deviazione degli scali tecnici verso altri aeroporti non italiani, per altro verso una minor competitività delle compagnie di navigazione aerea italiane rispetto alle compagnie estere, i cui costi sono gravati in misura minore da questa specifica voce;

ad esempio, tutte le compagnie che gestiscono voli per l'Oriente facevano fino

a dieci anni fa scalo tecnico a Brindisi per l'approvvigionamento carburante (*fueling*); ora lo fanno tutte a Corfù,

impegna il Governo

ad individuare soluzioni operative in grado di portare all'abolizione dei sovrapprezzi nel settore aereo non rispondenti a logiche economiche di remunerazione dei costi che sottraggano all'attuale opacità le pratiche di mercato consentano di allineare il corrispettivo del *fuelling* in Italia a quello degli altri Paesi europei e non europei.

(7-00421) « Pasetto, Raffaldini, Rosato ».

La XIII Commissione,

premesso che:

1) la Legge 30 maggio 2003 n. 119, con i tre decreti ministeriali di attuazione, prevede che il latte munto, nel suo tragitto dalla stalla al caseificio, sia accompagnato da apposita documentazione ed, in particolare, che il produttore tenga un registro di consegna dove venga annotato giornalmente il latte consegnato e che il trasportatore a sua volta tenga un registro in doppia copia che al termine della raccolta deve essere sottoscritto dall'acquirente del latte;

2) nella Provincia di Trento la quasi totalità del latte viene conferita giornalmente ed in piccoli quantitativi a caseifici cooperativi e nel passato non si sono mai verificati fenomeni di « latte in nero »;

3) questa registrazione delle consegne giornaliere del latte dovrebbe rendere più remota la possibilità di consegnare « latte in nero », ma comporta la necessità di dover tenere tre registri per ogni singola consegna di latte con un notevole aggravio burocratico;

4) l'articolo 6, « adempimenti degli acquirenti », prevede che i caseifici, in qualità di primi acquirenti del latte devono tenere una registrazione mensile del latte consegnato dai propri conferenti e calcolare il prelievo supplementare che entro il mese successivo deve essere ver-

sato all'Agenzia per le Erogazioni in Agricoltura (AGEA);

5) si rende necessario rivedere l'applicazione della normativa, soprattutto nei confronti delle aziende zootecniche che praticano l'alpeggio temporaneo nel periodo estivo, vessate da una burocrazia pressante e macchinosa che li costringe a modificare perfino le modalità di conferimento al caseificio visto che oggi, nelle realtà periferiche è il caseificio mediante autobotte a raccogliere direttamente dai produttori il latte, costringendo a grandi perdite di tempo per compilare — anche per modeste quantità — il registro di raccolta,

impegna il Governo:

ad assumere idonee iniziative anche normative, per rispondere alle esigenze delle aziende zootecniche che praticano l'alpeggio temporaneo nel periodo estivo affinché non siano penalizzate da una burocrazia pressante e macchinosa per raggiungere il controllo di piccole quantità di latte, considerando che in Provincia di Trento la quasi totalità del latte viene conferito a Caseifici Cooperativi;

a riconsiderare l'applicazione della legge 30 maggio 2003 n. 119 in presenza di piccole aziende zootecniche e di aziende che, nei mesi estivi, praticano l'alpeggio in quota, adottando iniziative volte a modificare il regolamento attuativo, prevedendo una specifica clausola che esoneri — i piccoli allevatori che producono minime quantità di latte — dalla tenuta dei registri e dal dover compilare documenti di trasporto.

(7-00419) « Preda, Olivieri, Rava, Sedioli, Borrelli, Rossiello, Sandi, Franci ».

La XIII Commissione,

premesso che:

in data 8 luglio 2003 il Ministro delle Politiche Agricole e Forestali ha nominato l'Avv. Roberto Baldassari Presidente dell'UNIRE;

in data 12 gennaio 2004 il Ministro delle Politiche Agricole e Forestali ha

nominato i componenti del Consiglio di Amministrazione dell'UNIRE dei quali due indicati dalla Conferenza Stato/Regioni;

la Legge 449/99 all'articolo 4 prevede che: i componenti degli organi dell'UNIRE durino in carica tre anni;

dopo molti anni di commissariamento dell'UNIRE, finalmente il Consiglio di Amministrazione aveva subito avviato il piano di risanamento economico ed amministrativo dell'Ente;

in data 17 aprile 2004 è improvvisamente scomparso il Presidente dell'UNIRE Avv. Roberto Baldassari;

risulta ai firmatari della risoluzione che il Ministro delle Politiche Agricole e Forestali avrebbe il 20 aprile 2004 improvvisamente riportato in regime di gestione straordinaria l'UNIRE, attraverso la nomina di un nuovo commissario straordinario;

a seguito della morte del Presidente dell'UNIRE non ricorre alcuna delle ipotesi previste anche dalla normativa statutaria per dichiarare la decadenza dei Consiglieri e per procedere al commissariamento dell'Ente;

nella specie non si riscontra nessuno dei gravi motivi previsti dalla legge e tanto meno la preclusione delle attività dell'Ente, tenuto conto dell'impedimento definitivo che in uno con l'assenza e l'impedimento provvisorio costituisce uno dei presupposti per l'operatività del principio,

impegna il Governo

al mantenimento dell'ordinaria gestione dell'UNIRE attraverso i legittimi rappresentanti del Consiglio di Amministrazione e la guida provvisoria di un Vice Presidente, avviando contestualmente la procedura per la nomina del nuovo Presidente.

(7-00420) « Marinello, Ricciuti, Romele, De Laurentiis, Patarino, La Grua ».

La XIII Commissione,

premessò che:

con propri provvedimenti in data 8 luglio 2003 e in data 12 gennaio 2004 il Ministro delle Politiche Agricole e Forestali ha nominato rispettivamente il Presidente e i componenti del Consiglio dell'Amministrazione dell'UNIRE;

dopo tre anni di commissariamento il Consiglio di Amministrazione ha avviato un serio lavoro di rilancio dell'attività dell'Ente che versa, peraltro, in una situazione critica dal punto di vista economico;

dopo decenni il Consiglio di Amministrazione ha avviato un processo di ripristino della trasparenza delle corse con il calendario annuale;

in data 17 aprile 2004 è prematuramente mancato, dopo pochi mesi di attività, il presidente professore Roberto Baldassarri;

il Consiglio di Amministrazione, regolarmente insediato, è del tutto in condizione di rispettare le previsioni statutarie e di svolgere il ruolo di guida dell'UNIRE in attesa che il Ministro delle Politiche e Forestali proceda alla nuova nomina del presidente;

l'interruzione delle funzioni del Consiglio di Amministrazione determinerebbe, inevitabilmente, l'interruzione dell'azione di risanamento e di rilancio dell'Ente;

il commissariamento di un Ente è giuridicamente giustificato solo in caso di gravi situazioni gestionali;

risulta ai firmatari della risoluzione che il Ministro delle politiche agricole e forestali avrebbe avviato il 20 aprile 2004 le procedure di nomina di un ennesimo commissario straordinario;

tale scelta appare oltretutto di dubbia correttezza giuridica, del tutto inopportuna e dannosa per un efficace governo dell'UNIRE,

impegna il Governo

a procedere con assoluta urgenza e tempestività al ripristino dell'ordinaria gestione dell'UNIRE tramite i legittimi organi di governo attualmente rappresentati dal Consiglio di Amministrazione, guidato dal Vicepresidente e ad avviare la procedura per la nomina del nuovo presidente.

(7-00422) « Rava, Borrelli, Oliverio, Preda, Rossiello, Sedioli, Sandi, Franci, Stramaccioni ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazioni a risposta scritta:

VENDOLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

in data 13 aprile 2004 il circolo « A. Argada » del Partito della Rifondazione Comunista di Lamezia (Catanzaro) ha depositato un esposto-denuncia presso la cancelleria della Procura della Repubblica, riguardante la gravissima situazione in cui versano alcuni corsi d'acqua che attraversano la città;

in data 28 marzo e 20 ottobre 2003 il succitato circolo aveva presentato altri due esposti-denuncia sempre in merito alla insalubrità ambientale in cui versa la città di Lamezia e, precisamente, il primo esposto denunciava il continuo perdurare di attività inquinanti alcune delle quali con gravissime conseguenze dannose per alcuni tratti di corsi d'acqua; il secondo esposto denunciava la particolare pericolosità di una serie di discariche di cemento contenente amianto — materiale altamente cancerogeno;

nell'ultimo esposto si lamenta la mancanza da parte della Pubblica Amministrazione di quei provvedimenti capaci di risanare definitivamente le discariche abusive. Unitamente all'ultimo esposto è stato consegnato alla Procura della Repubblica un accurato studio condotto dal CNR di Cosenza e di Bari, in merito ai rischi idrogeologici che interessano il territorio lametino;

lo studio ha avuto particolare riguardo alle condizioni dei corsi d'acqua che attraversano l'abitato di Nicastro (Catanzaro), torrente Piazza e torrente Canne, ed ha evidenziato che: « ...nessuno dei ponti esistenti ha superato la verifica relativa alla moderata e bassa probabilità di inondazione. Solo un ponte, posto lungo il torrente Piazza, ha superato la verifica relativa all'alta probabilità di inondazione... ». Sempre lo stesso studio conclude: « ...tuttavia, i calcoli idraulici hanno dimostrato che attualmente anche eventi di piene caratterizzati da livelli di eccezionalità modesta, ovvero da tempo di ritorno maggiore o uguale a 20 anni, potrebbero mettere in crisi il reticolo idrografico in quasi tutte le sezioni critiche, causando esondazioni nell'abitato... »;

la Calabria è già stata in passato duramente colpita da esondazioni rivelatesi devastanti per le comunità e l'ambiente, si pensi ad esempio alla tragedia di Soverato —:

quali interventi urgenti il Governo intenda adottare per il riassetto idrogeologico e per una radicale bonifica ambientale del territorio lametino;

quali interventi urgenti si intenda adottare per la messa in sicurezza del torrente Piazza e del torrente Canne.
(4-09887)

COLASIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

la Presidenza del consiglio dei ministri, dipartimento per l'informazione e