

Risposta

(10 novembre 2000)

Le misure a cui fa riferimento l'Onorevole Parlamentare sono state espone in una dichiarazione rilasciata dal Primo Ministro portoghese a nome dei governi di quattordici Stati membri. La dichiarazione non è vincolante per il Consiglio.

Il Consiglio non ha espresso alcuna opinione al riguardo e non è pertanto in grado di rispondere a nessuno dei punti sollevati dall'Onorevole Parlamentare.

(2001/C 103 E/047)

INTERROGAZIONE SCRITTA P-2007/00
di Reinhold Messner (Verts/ALE) alla Commissione

(16 giugno 2000)

Oggetto: Impatto del traffico aereo dell'aeroporto di Milano Malpensa, Italia

A partire dall'ottobre 1998, il traffico nell'aeroporto di Milano Malpensa è fortemente cresciuto in seguito al trasferimento di quote di traffico aereo da altri aeroporti (in particolare da Milano Linate)⁽¹⁾ ed all'aggiunta di ulteriori volumi di traffico tramite l'assegnazione di voli ex-novo, resi possibili dall'ampliamento aeroportuale. Tuttora l'aeroporto di Malpensa è autorizzato a gestire un traffico massimo annuo di 12 milioni di passeggeri⁽²⁾. Il progetto RTE (reti transeuropee) di ampliamento di Malpensa del 1993, che da «point to point» fu trasformato in «hub», comportando una previsione di incremento del traffico fino a 24 milioni di passeggeri/anno e fino a 1 250 000 ton. di merci/anno, rappresenta con tutta evidenza una «sostanziale modifica al progetto originario» del 1987 ed è pertanto soggetto ad obbligo di V.I.A. conformemente alla direttiva 85/337/CEE⁽³⁾. Il provvedimento di trasferimento totale da Linate a Malpensa del 25 ottobre 1998 è stato a suo tempo bloccato dalla Commissione. A Linate rimane ora 1/3 del traffico (5,5 milioni passeggeri/anno), mentre gli altri 2/3 (11 milioni passeggeri/anno), se aggiunti ai 6/7 milioni già presenti, portano il traffico di Malpensa a 17/18 milioni di passeggeri/anno. È palese la violazione della legislazione vigente, che richiede esplicitamente la V.I.A. anche per gli ampliamenti, mentre tale procedura, avviata in ritardo nel luglio 1998, non è ancora conclusa. Il governo italiano ha cercato di negare, nei confronti della Commissione, l'evidenza dei numeri, disponendo addirittura il trasferimento da Linate a Malpensa del restante traffico a partire dal 25 ottobre 1999⁽⁴⁾. Tale data è stata procrastinata poiché, nel frattempo, il Comune di Milano chiede ed ottiene il mantenimento del traffico di Linate, mentre il Ministero dell'Ambiente⁽⁵⁾ esprime giudizio negativo sullo studio di impatto ambientale presentato da SEA⁽⁶⁾ a supporto dell'ulteriore incremento dei voli. Gli ultimi atti della vicenda consistono nella decisione, presa in data 13/12/99 dal Presidente del Consiglio D'Alema, che non tiene doverosamente conto del decreto del Ministero dell'Ambiente, nel successivo blocco del provvedimento da parte della Commissione ed infine nell'ordine di un parziale trasferimento di voli da parte del Ministero dei Trasporti⁽⁷⁾, contro cui fanno ricorso le compagnie aeree, in particolare per violazione delle norme di libera concorrenza.

Ciò premesso, non ritiene la Commissione che, data la palese violazione della Direttiva 85/377/CEE, qualsiasi provvedimento che implichi un incremento del traffico aereo passeggeri e merci superiore ai quantitativi finora autorizzati (12 milioni di passeggeri/anno e 300 000 ton. di merci/anno) debba essere bloccato fino a che non siano espletati in modo corretto e completo tutti gli adempimenti previsti dalla procedura di V.I.A.?

⁽¹⁾ Cfr. decreti Ministero dei Trasporti DM 05/07/96 n.46-T e DM 23/10/97 n. 57-T.

⁽²⁾ Cfr. decreto Ministero dei Trasporti n. 903/1987.

⁽³⁾ GU L 175 del 5.7.1985, pag. 40.

⁽⁴⁾ Cfr. decreto Ministero dei Trasporti DM 09/10/98 n. 101-T.

⁽⁵⁾ Cfr. decreto Ministero dell'Ambiente DM 25/11/99.

⁽⁶⁾ La società che gestisce l'aeroporto.

⁽⁷⁾ Cfr. decreto Ministero dei Trasporti del marzo 2000.

Risposta data dalla sig.ra Wallström a nome della Commissione

(20 luglio 2000)

In base alle informazioni di cui dispone la Commissione non risulta siano state apportate sostanziali modifiche al progetto⁽¹⁾ (infrastrutture aeroportuali) approvato nel 1987 (data alla quale la direttiva non era applicabile negli Stati membri). Secondo la direttiva 85/337/CEE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) può essere richiesta solo in via preventiva relativamente a taluni sviluppi delle infrastrutture aeroportuali⁽²⁾.

La trasformazione di Malpensa da semplice aeroporto in aeroporto principale («hub») nel 1993 non ha dato luogo a modifiche delle infrastrutture. Un aumento del traffico aereo in termini di passeggeri e merci non può essere considerato, ai sensi della direttiva 85/337/CEE, come un progetto e, pertanto, non è necessario effettuare una valutazione di impatto ambientale.

Ai sensi del diritto comunitario, gli Stati membri sono liberi di applicare norme nazionali più severe di quelle previste da una direttiva comunitaria purché non comportino infrazioni del diritto comunitario.

⁽¹⁾ Ai sensi della direttiva 85/337/CEE, per «progetto» si intende: «la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti od opere; altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio, compresi quelli destinati allo sfruttamento delle risorse del suolo» (Articolo 1).

⁽²⁾ Articolo 2, paragrafo 1 della direttiva 85/337/CEE.

(2001/C 103 E/048)

**INTERROGAZIONE SCRITTA P-2008/00
di Sebastiano Musumeci (UEN) alla Commissione**

(16 giugno 2000)

Oggetto: Rischio ambientale e risanamento del polo industriale di Milazzo

Rispondendo all'interrogazione orale n. 53 H-0356/00⁽¹⁾, la Commissione fa sapere che sta esaminando una «proposta di programma operativo per la Sicilia» che assegna risorse da destinare a misure di risanamento di aree industriali.

Quali sono i tempi previsti per l'approvazione del programma?

La Commissione ha ricevuto proposte da parte delle autorità regionali o nazionali italiane?

La Commissione può essere più esplicita nella descrizione del principio «chi inquina paga»?

⁽¹⁾ Risposta scritta del 16.5.2000.

Risposta data dal sig. Barnier in nome della Commissione

(14 luglio 2000)

Il programma operativo per la Regione Sicilia per il periodo 2000-2006, attualmente all'esame della Commissione, sarà formalmente adottato nei prossimi mesi.

Una volta approvato il programma, il comitato di sorveglianza adotterà il complemento di programmazione, che costituirà la base degli atti necessari all'adozione dei progetti (bandi di gara). Le proposte relative a progetti di intervento specifici dovranno essere trasmesse alle autorità regionali responsabili della gestione del programma, cui competerà la decisione di imputarli al programma stesso.

Secondo il principio «chi inquina paga», chi cagioni danni all'ambiente deve farsi carico dei costi necessari per evitare o compensare tali danni. In applicazione di tale principio, il risanamento dei luoghi inquinati deve essere finanziato dagli inquinatori, sempre che possano essere identificati. Il contributo dei Fondi strutturali a favore di interventi di recupero dei luoghi inquinati deve tener conto di questo principio.