

Una completa decentralizzazione del sistema di aria condizionata comporterebbe enormi investimenti, maggiori costi di gestione e un coefficiente notevolmente più basso di efficienza.

Poiché le due alternative citate sono praticamente impossibili per gli edifici esistenti, la Commissione ha curato in modo particolare la protezione degli impianti esistenti adottando le seguenti disposizioni:

- protezione della presa d'aria esterna (di solito sul tetto) impedendo l'accesso a persone non autorizzate;
- divieto di accesso ai centri di controllo per gli impianti di aria condizionata per le persone non autorizzate;
- evitare per quanto possibile il riciclaggio dell'aria immettendola nuovamente negli uffici;
- messa a punto di una procedura organizzativa che consente di spegnere rapidamente tutto il sistema d'aerazione in una situazione d'allarme.

Gli Onorevoli parlamentari sono invitati a rivolgere le domande relative alle misure adottate da altre istituzioni alle istituzioni in questione.

La possibilità che i sistemi di aerazione siano usati allo scopo di esporre le persone ad agenti chimici e biologici dannosi, negli edifici o nei mezzi di trasporto e nelle strutture non può essere esclusa ed è stata presa in considerazione nell'ambito di discussioni fra la Commissione e le autorità degli Stati membri allo scopo di condividere informazioni ed esperienze per quanto riguarda il modo di far fronte ad attacchi nel caso in cui vengano utilizzati gli agenti in questione. Siamo fortemente consapevoli dei rischi e ci rendiamo conto delle carenze e delle difficoltà che comporterebbero l'introduzione di modifiche tecniche alternative o in sostituzione dei sistemi esistenti, nonché un ampio consenso sulla necessità di incrementare la vigilanza negli edifici pubblici e rafforzare e moltiplicare i controlli e le procedure di emergenza per i sistemi esistenti in modo da minimizzare i rischi da eventuali attacchi.

Gli Stati membri hanno già adottato misure per garantire che siano incrementate la sicurezza, i controlli di sicurezza e la vigilanza, nonché le procedure definite ed adottate per quanto riguarda oggetti sospetti, circostanze impreviste in edifici e strutture cui il pubblico ha accesso. La Commissione, nell'ambito del suo intervento per quanto riguarda lo stato di allerta e la capacità di prevenzione per le emergenze collegate al bioterrorismo, opererà un controllo continuo delle disposizioni in materia.

Inoltre va osservato che i cittadini che accedono a posti di lavoro in imprese o edifici pubblici possono godere della protezione concessa ai lavoratori ai sensi della direttiva del Consiglio 89/654/CEE del 30 novembre 1989 relativa ai requisiti minimi di salute e sicurezza nei posti di lavoro⁽¹⁾. La direttiva contiene disposizioni specifiche per quanto riguarda la sicurezza e la qualità dell'aria nei luoghi di lavoro.

⁽¹⁾ GU L 393 del 30.12.1989.

(2002/C 147 E/090)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-3063/01

di Erik Meijer (GUE/NGL) alla Commissione

(7 novembre 2001)

Oggetto: Disastro aereo dell'8 ottobre 2001 e operatività, nonostante la mancanza del radar di terra, del vecchio aeroporto milanese di Linate

1. Può la Commissione confermare che l'incidente aereo dell'8 ottobre 2001 — a causa della fitta nebbia — tra un MD-87 della compagnia scandinava SAS, in partenza per Copenhagen, e un piccolo aereo Cessna privato, sulla pista di decollo del vecchio aeroporto di Linate (aeroporto internazionale Enrico Forlanini), in cui sono morti i passeggeri dei due aerei e quattro lavoratori dell'aeroporto, è dovuto al fatto che da lungo tempo il radar di terra non era più funzionante?

2. Le condizioni di cui al punto 1 erano in genere note alle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Linate? In caso negativo, per quale motivo?

3. Com'è possibile, a giudizio della Commissione, che l'aeroporto di Linate continui a funzionare per lungo tempo senza l'ausilio di un radar di terra?
4. E' consentito che gli aeroporti degli Stati membri dell'UE non dispongano di un radar di terra temporaneamente o in maniera continuativa? In caso affermativo, per quale motivo?
5. Qual è ora la data della chiusura definitiva dell'aeroporto di Linate, situato al margine sud orientale della città di Milano, che avrebbe dovuto essere chiuso già alcuni anni fa dopo l'apertura del nuovo scalo di Malpensa, costruito a nord ovest nei pressi del fiume Ticino, a distanza di sicurezza da Milano?
6. Una volta collegata Malpensa alla rete ferroviaria, seppure con ritardo, che cosa ha impedito un completo trasferimento in tempi rapidi del traffico aereo da Linate a Malpensa?
7. La mancanza di sicurezza dell'aeroporto di Linate è stata causata anche dal fatto che in vista della sua chiusura non sono più stati effettuati nuovi investimenti, mentre in deroga ai progetti l'aeroporto è rimasto ancora aperto per aumentare ulteriormente la capacità di assorbimento del crescente traffico aereo?
8. Quali misure sono adottate per porre termine definitivamente alla mancanza di chiarezza sulla data della chiusura dell'aeroporto e sui necessari investimenti per la sua sicurezza nel periodo transitorio?
9. Quali conclusioni trae la Commissione da tale incidente per quanto riguarda la sicurezza degli aeroporti europei in generale?

Risposta data dalla sig.ra de Palacio a nome della Commissione

(11 gennaio 2002)

L'incidente cui fa riferimento l'onorevole parlamentare è attualmente oggetto di una inchiesta, conformemente alla direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile⁽¹⁾. Un'inchiesta indipendente dovrà stabilire i fatti, analizzarli, determinare le cause dell'incidente e formulare raccomandazioni per migliorare il livello di sicurezza. Essendo l'inchiesta in corso, la Commissione non si sente autorizzata a fare dichiarazioni su questo disastro aereo. Essa si impegna però a presentare le proposte necessarie qualora risultasse dall'inchiesta la necessità di un'azione comunitaria in questo campo. Non esiste infatti per il momento una legislazione comunitaria sulle installazioni aeroportuali; esse sono disciplinate dalla legislazione dello Stato membro in cui è situato l'aeroporto.

Circa l'eventuale chiusura di Linate e il trasferimento dei servizi a Malpensa, la costituzione di sistemi aeroportuali e la ripartizione del traffico tra questi aeroporti sono principalmente di competenza degli Stati membri, conformemente al regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie⁽²⁾. Il ruolo della Commissione si limita a garantire l'osservanza dei principi di non discriminazione e di proporzionalità negli eventuali trasferimenti.

Le proposte della Commissione sulla realizzazione del Cielo unico europeo⁽³⁾ porteranno ad adottare regole sull'uso obbligatorio di alcuni tipi di apparecchiatura, in particolare per sostenere l'introduzione rapida e coordinata di nuovi sistemi di sicurezza — come la radionavigazione via satellite — nella gestione del traffico aereo.

⁽¹⁾ GU L 319 del 12.12.1994.

⁽²⁾ GU L 240 del 24.8.1992.

⁽³⁾ COM(2001) 564 def.