

## MOZIONE

La Camera,

premesso che:

con i decreti n. 46/T del 5 luglio 1996 e n. 57/T del 23 ottobre 1997 il Ministro dei trasporti e della navigazione ha regolamentato la ripartizione del traffico aereo tra gli aeroporti di Linate e Malpensa appartenenti al sistema aeroportuale di Milano;

la decisione della Commissione della Comunità europea del 16 settembre 1998 ha ritenuto inapplicabili le decisioni di cui ai citati decreti ministeriali, in quanto la piena operatività dell'aeroporto di Malpensa non era garantita, per il mancato completamento delle infrastrutture di collegamento dalla città di Milano all'aeroporto: nella fattispecie la linea ferroviaria diretta, con due frequenze ogni ora, la corsia di emergenza dell'autostrada A8;

il 9 ottobre 1998 il Ministro dei trasporti e della navigazione ha proceduto a regolamentare, in via transitoria, la ripartizione del traffico tra gli aeroporti di Linate e Malpensa, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, del regolamento CEE n. 2408/92;

con tale regolamentazione transitoria è stato autorizzato il trasferimento verso l'aeroporto di Malpensa del 66 per cento dei voli, mantenendo nello scalo di Linate la quota di frequenze pari al 34 per cento sino al completamento delle citate opere infrastrutturali di collegamento;

completate le opere di collegamento, in accordo con la Comunità europea, il Ministro dei trasporti e della navigazione ha indicato le date del 15 dicembre 1999 e del 15 gennaio 2000 per il trasferimento all'aeroporto di Malpensa della residua quota dei voli;

visto il decreto adottato dal Ministro dell'ambiente in data 25 novembre

1999 concernente la valutazione di impatto ambientale relativa all'aeroporto di Milano Malpensa, il Presidente del Consiglio dei Ministri con decreto del 13 dicembre 1999, ha confermato il trasferimento programmato dei voli da Linate a Malpensa dal 15 dicembre 1999 e ha indicato gli interventi immediati e di medio periodo di mitigazione e controllo al fine della riduzione dell'impatto ambientale: ha subordinato infine, il trasferimento della quota voli prevista dal 15 gennaio 2000 ad una verifica dell'efficacia delle misure adottate;

il 14 dicembre 1999 la Comunità europea, conosciuto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 13 dicembre ha ritenuto « non appropriato » il trasferimento di tutti i voli, per il tempo necessario per poter valutare gli effetti delle misure previste dal Governo italiano che fanno pensare ad una possibile, nuova ripartizione del traffico fra i due aeroporti;

a seguito di ciò il Governo italiano ha sospeso il trasferimento di tutti i voli da Linate a Malpensa;

considerato che:

l'obiettivo del Governo italiano di realizzare l'HUB di Malpensa, inserito nell'ambito delle Reti di Trasporto Europeo (TEN), fa parte dei progetti assunti nei programmi dell'Unione Europea;

i risultati di esercizio relativi al primo anno di funzionamento dell'aeroporto di Malpensa dimostrano la validità della scelta strategica: nel contempo si sta verificando un incremento di traffico per tutti gli aeroporti del nord Italia, in parte a scapito di Malpensa;

il sistema nazionale può perciò contare su due HUBS, Malpensa e Fiumicino, ciò rappresenta un punto di forza del sistema italiano di trasporto aereo;

è del tutto comprensibile l'opposizione di altri vettori europei che nella situazione precedente l'avvio di Malpensa hanno utilizzato il mercato del nord Italia a vantaggio di altri HUBS europee;

sono stati realizzati:

a) la costruzione della ferrovia e della terza corsia dell'autostrada A8, per i collegamenti tra Malpensa e Milano terminate a tempo di record con ingenti investimenti di risorse pubbliche;

b) con largo anticipo la nuova torre di controllo da parte di ENAV;

c) l'accordo ENAV-SEA per la gestione dello spazio tra il piazzale di sosta e le piste di decollo (*Apron control*) ormai operativo;

non sono stati adeguatamente risolti i problemi dovuti all'impatto ambientale e perciò comprensibili le reazioni degli Enti locali e delle popolazioni rispetto a tali problemi;

per gli interventi di riduzione dell'impatto ambientale sono già stanziati risorse rilevanti nella legge n. 144/99 articolo 43, comma 1, e nella Tabella 3 della finanziaria 2000;

è necessario favorire la mobilità delle popolazioni del meridione: diritto costituzionalmente garantito,

impegna il Governo:

a definire, avvalendosi dei competenti enti preposti al settore, ENAC ed ENAV, tempi certi per il trasferimento dei voli per la piena valorizzazione dell'HUB di Malpensa;

a realizzare un accordo di programma con gli Enti locali per affrontare le questioni dell'impatto ambientale utilizzando le risorse già stanziati;

a predisporre un piano di valorizzazione dei due aeroporti di Malpensa e Fiumicino sfruttando le naturali vocazioni di entrambi, attraverso un piano di riequilibrio che preveda una redistribuzione di traffico tra i due HUBS;

a definire in tempi certi un piano per la redistribuzione di voli del sistema aeroportuale milanese prevedendo per Linate un ruolo di « *city airport* » per collegamenti punto-punto, con le città europee ed il sud Italia;

a definire un piano di gestione degli spazi aerei del sistema aeroportuale lombardo al fine di ottimizzare le capacità degli aeroporti e migliorare l'impatto ambientale.

(1-00431) « Attili, De Piccoli, Giardiello, Bircotti, Duca, Panattoni, Raffaldini, Soriero, Battaglia, Alveti ».

#### RISOLUZIONE IN COMMISSIONE

La Camera,

premesso che:

in data 17 febbraio 1999 è stato siglato « il contratto 1998-2001 » del personale non dirigente delle forze armate e delle forze di polizia;

in tale occasione il Governo ha assunto specifici impegni per risolvere alcune problematiche del personale del comparto sicurezza che determina disparità di trattamento tra il personale;

dopo quasi un anno nulla è stato fatto per tutelare la peculiare condizione del personale;

i disallineamenti si stanno acuendo anche per la volontà di non applicare determinate previsioni normative che il Parlamento ha approvato;

la situazione attuale appare estremamente grave perché coinvolge numerose categorie di personale, i dirigenti militari, i sottufficiali, i pensionati;

nessuna iniziativa è stata presa per estendere i contenuti del contratto ai dirigenti del comparto sicurezza;

le disposizioni della legge n. 266 del 1999 (collegato ordinamentale) riguardanti i pensionati sono puntualmente disattese in via amministrativa;

le intollerabili esclusioni dei sottufficiali da alcuni istituti previdenziali continuano a permanere;