

ATTI DI INDIRIZZO*Mozione:*

La Camera,

condivisa la decisione della Commissione dell'Unione europea di aprire il negoziato per l'adesione della Turchia sulla base dei contenuti individuati nella piattaforma negoziale, anche auspicando nel corso del negoziato la trattazione dei temi relativi ai conflitti e al riconoscimento dell'esistenza di minoranze nazionali e dei loro diritti,

impegna il Governo

ad agire di conseguenza.

(1-00426) « Spini, Mattarella, Ranieri, Giovanni Bianchi, Cima, Intini, Mantovani, Calzolaio, Sereni, Bellillo, Crucianelli, Folena, Cabras ».

Risoluzione in Commissione:

La IX Commissione,

premesso che:

il 27 giugno 1997 l'Austria, la Bosnia-Herzegovina, la Croazia, l'Italia, la Repubblica Ceca, la Repubblica Slovacca, la Slovenia e l'Ungheria, hanno firmato con l'Organizzazione internazionale EUROCONTROL: « l'Accordo relativo alla fornitura ed all'esercizio dei servizi e delle installazioni del traffico aereo da parte di EUROCONTROL presso il centro di controllo dello spazio aereo superiore dei servizi del traffico aereo dell'Europa centrale (*Central European Air Traffic Services* – CEATS) ». Ciò costituiva un primo passo verso il superamento della frammentazione dello spazio aereo europeo e il raggiungimento di un sistema di assistenza al volo integrato;

ad oggi hanno ratificato l'accordo: l'Austria, la Repubblica Ceca, l'Ungheria e la Repubblica Slovacca ed, ultima (il 15 luglio 2004) la Bosnia-Erzegovina;

tale accordo entra, dunque in vigore; la ratifica da parte del quinto Stato, infatti, lo determina automaticamente;

l'accordo, che prevede la delega ad EUROCONTROL/CEATS della fornitura dei servizi del traffico aereo in sorvolo, sopra livello di volo 285, non coinvolge tutto lo spazio aereo nazionale, come per gli altri sette paesi, ma circa un quarto dello spazio aereo italiano, oggi in gestione all'ENAV S.p.A., centro di controllo di Padova (Nord-Est Italia);

nel luglio 2003, a seguito di una azione di sciopero nazionale e, su proposta del Ministro dei trasporti, fu istituito un tavolo tecnico Sindacati-ENAV S.p.A. le cui risultanze portarono ad evidenziare le fortissime perdite che tutto il sistema italiano del trasporto aereo avrebbe subito con l'avvio del progetto CEATS. Il documento fu consegnato dai rappresentanti nazionali di tutte le sigle sindacali nelle mani del Rappresentante del Ministro dei trasporti;

nel dicembre 2003 il Parlamento e il Consiglio europeo hanno approvato la nuova regolamentazione europea « *Single European Sky* », che detta i principi e le linee politico-tecniche di armonizzazione dei sistemi europei di gestione del traffico aereo. Tale nuovo regolamento è entrato in vigore il 20 aprile 2004;

la lettera g), comma 2, dell'articolo 5 del Regolamento sullo spazio aereo (Regolamento CE n. 551/2004) dispone che la riconfigurazione in blocchi funzionali dello spazio aereo deve avvenire nel rispetto « degli accordi regionali vigenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento »;

alla data della entrata in vigore del Regolamento sullo spazio aereo, l'accordo CEATS non era ancora vigente in quanto non ancora ratificato da almeno 5 stati;

allo stato attuale le disposizioni contenute nell'accordo CEATS non possono configurarsi come blocco Funzionale di Spazio aereo, visto che devono essere ancora definiti i principi generali, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, che dispone che « i principi generali comuni concernenti la creazione e la modifica dei blocchi funzionali di spazio aereo sono elaborati secondo quanto previsto nell'articolo 8 dell'accordo quadro » in cui la Commissione europea conferisce mandati ad Eurocontrol;

l'accordo CEATS, non tiene conto delle mutate condizioni ordinamentali. A differenza di quanto previsto dalla regolamentazione del Cielo Unico Europeo, che prevede il cosiddetto « *bottom-up approach* » (l'incontro con le parti interessate per la definizione del percorso di integrazione da seguire) il CEATS è infatti un progetto di tipo « *top down* », ovvero imposto dall'alto attraverso l'applicazione di un accordo tra stati governati da Eurocontrol senza consultazione tra *provider* e sindacati;

la convinzione poi che la creazione di un numero ridotto di Blocchi Funzionali di Spazio aereo comporti la concentrazione dei servizi di navigazione aerea in un unico ente non corrisponde necessariamente a verità. La creazione, nonché la gestione efficiente di un Blocco funzionale non richiedono necessariamente la concentrazione fisica di tutti i servizi di navigazione aerea all'interno di una sola organizzazione multinazionale;

uno studio condotto da EUROCONTROL in relazione alla prevista creazione di un Centro bi-nazionale tra la Francia e la Svizzera, ha già dimostrato come i benefici dell'utilizzo di strutture multinazionali, derivino in misura trascurabile dalle così definite « economia di scala » (conseguenti alla riduzione numerica dei Centri di Controllo) ed in maggior misura dai risparmi operativi che l'utenza dello spazio aereo guadagna, in termini di significative riduzioni dei ritardi ed incremento delle capacità;

ciò è anche dimostrato dal fatto che in Europa si è introdotto un progetto (8.33 KHz) per aumentare le frequenze radio e garantire, in previsione di una crescita del traffico aereo, la disponibilità di un numero di settori di controllo maggiore. Diminuire i Centri non garantisce miglior efficienza visto che comunque i settori in cui sono organizzati sono destinati a crescere di numero. Esempio su tutti proprio il CEATS, interpretato in seno all'analisi di Costo Beneficio (prodotta dalla società SCANAVIA per conto del committente Eurocontrol), in un numero di settori non superiore ai 30 per gestire una mole di traffico destinata a raddoppiare nel giro di pochi anni. Le ultime simulazioni effettuate hanno già preso in considerazione un « range » di settori attivabili tra i 34 ed i 45. Un valore numerico che ben poco si discosta da quello degli attuali settori attivi nell'area;

negli ultimi anni non sono state effettuate analisi approfondite che potessero portare alla formulazione di una strategia nazionale su questo progetto e quindi non si sono mai poste in essere proposte che avessero alle spalle una politica nazionale. Gli altri paesi firmatari hanno invece istituito degli uffici dedicati in stretta correlazione fra la parte politica e la parte tecnica, in tale modo hanno formulato costantemente strategie precise che di europeistico avevano molto poco mentre era sempre più forte la componente nazionalistica finalizzata all'accaparramento di posizioni di privilegio, di contratti e di commesse. Anche il supposto « vantaggio » per l'Italia derivante dalla localizzazione a Forlì del centro di formazione non è del tutto acquisito in quanto gli altri stati firmatari hanno già parlato di « virtual training center ». Inoltre il rientro economico nella formazione di poche decine di CTA l'anno (276 è il numero totale di Controllori stimato in servizio nel futuro Centro) è così influente da potersi considerare nullo. Si ribadisce come il nuovo centro di formazione ENAV di Forlì, attualmente in fase di costruzione, nei programmi aziendali dovrebbe garantire la copertura delle esi-

genze di formazione nazionale a partire da fine 2005, indipendentemente dal CEATS, e contemporaneamente assicurare le esigenze di formazione dell'UAC di Vienna. Il centro è completamente finanziato da risorse nazionali per quanto riguarda la costruzione, anche nel quadro di un intervento stabilito per l'istituzione e la realizzazione in Romagna di un polo aeronautico italiano. L'equipaggiamento e l'allestimento completo del centro, nonché le spese di esercizio saranno tutte a carico di ENAV;

ad oggi, anche in considerazione del fatto che la domanda stimata di formazione CEATS presso Forlì è largamente inferiore alla capacità del centro, le indicazioni tecniche e politiche convergono per una soluzione che preveda la fornitura di servizi di formazione al CEATS dietro corrispettivo;

nel maggio 2003 la Corte dei Conti ha studiato il progetto CEATS, all'interno dell'esame economico dell'ENAV, evidenziando esplicitamente l'estrema negatività del progetto per tutto il sistema trasporto aereo italiano e la sua convenienza limitata ai soli paesi austro-balcanici;

in relazione ai costi del progetto si è espresso anche *Oxford Regulatory Policy Institute*, che nel « *Study on the implementation rules of economic regulation within the framework of the implementation of the Single European Sky* », elaborato per la Commissione Europea Directorate-Generale dell'Energia e Trasporti, sostiene che « anche se fosse creato uno spazio aereo superiore così grande e anche se le tasse in rotta degli spazi aerei superiori fossero ridotte, rimarrebbe sempre il dubbio se questa soluzione porterebbe ad una effettiva ed efficiente ristrutturazione dell'assistenza al volo alle quote più basse. (...) C'è, ad esempio, la possibilità che la creazione di nuovi centri di controllo per gli spazi aerei superiori portino semplicemente ad una crescita di extra assetti ed extra costi senza portare riduzioni in assetti della fornitura degli spazi aerei superiori (che è una delle problematiche che con-

cerne il CEATS). (...) In questo caso, anche se si possa prevedere che le unità di costo e le tasse di sorvolo nello spazio aereo superiore possano diminuire le unità di costo e le tasse di sorvolo nello spazio aereo inferiore cresceranno e nella media gli utilizzatori del servizio avranno costi più alti rispetto alla situazione precedente »;

anche un recente studio della società di consulenza economica Booz-Allen-Hamilton, commissionato dalla CAPA, ossia dall'associazione di alcuni *providers* della regione del CEATS facenti capo ad Eurocontrol, ha evidenziato che se si dovesse proseguire nel pieno rispetto dell'accordo i diversi scenari attualmente ipotizzabili sono tutti caratterizzati da un incremento dei costi anche superiore del 12 per cento di quelli attuali. Lo stesso studio mostra inoltre che la creazione di un cosiddetto *Virtual Center* in grado di utilizzare la tecnologia e l'automazione esistente sarebbe in grado, da solo di garantire una riduzione dei costi del 13 per cento facendo, pertanto salire il risparmio in relazione agli accordi CEATS in vigore, pari al 25 per cento;

l'azione di sciopero del 19 novembre 2004 di Filt-Cgil, FIT-CISL, Uil-t, Ugl-t, il cui risultato è stato quello di una pressoché totale partecipazione dei controllori del traffico aereo, dimostra il rifiuto da parte del personale operativo del progetto CEATS;

l'entrata in vigore dell'accordo rischia di produrre a livello nazionale conseguenze economiche e occupazionali negative visto che tutto il sistema di rotte attualmente dislocato lungo le direttrici nazionali principali nord-ovest/sud-est, in virtù della gestione diretta di CEATS delle rotte di sorvolo, non potrà che produrre, quale prima conseguenza, lo spostamento dei flussi di traffico che attualmente sorvolano le direttrici nazionali verso quelle a ridosso dell'area balcanica;

il 24 gennaio 2005 il Governo, Enav e le OO.SS. Filt-CGIL, Fit-CISL, UIL-T, Licta (ATM-PP), Anpcat (ATM-PP), Cila (ATM-PP) hanno concordato e sottoscritto

un accordo per lo sviluppo di un Blocco Funzionale in cui l'Italia abbia un ruolo primario e per la contemporanea istituzione di un gruppo stabile di lavoro per l'implementazione di tale progetto in aderenza alla legge comunitaria « Cielo Unico Europeo ». Per questi motivi la « dimensione europea CEATS » così come definita dall'accordo del 1997 non può essere considerata la giusta soluzione per il superamento della frammentazione dello spazio aereo europeo;

tutto ciò premesso, a seguito delle mutate condizioni normative e geopolitiche, proseguire sulla strada della ratifica dell'accordo, oltre a non contribuire a migliorare l'efficienza dell'assistenza al volo nell'area CEATS, rischia di determinare effetti estremamente negativi sull'economia italiana e, in particolare, su un settore attualmente già caratterizzato da elementi di profonda crisi,

impegna il Governo

al fine di rendere coerente il processo di integrazione dello spazio aereo europeo, ad abbandonare il progetto CEATS e a supportare il gruppo stabile di lavoro per lo sviluppo di un Blocco Funzionale nell'area.

(7-00582) « Rosato, Pasetto, Carbonella, Cardinale, Gentiloni Silveri, Tuccillo ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazione a risposta in Commissione:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

a giudizio dell'interrogante, non vi sono aggettivi che possano adeguatamente

dare la misura scandalosa decisione di eliminare la lingua italiana dal novero delle lingue ufficiali nell'ambito dell'Unione europea;

la decisione di privilegiare lingue « più parlate » ma decisamente più povere sul piano culturale non soltanto offende l'Italia in modo sanguinoso, ma immiserisce irreparabilmente l'intera Europa, costretta ad esprimersi in via quasi esclusiva con l'idioma un tempo definito « dei postelegrafonici »;

non si tratta, evidentemente, di indulgere a tentazioni vetero-nazionalistiche né a pruriti sciovinistici, ma semplicemente di riaffermare un primato culturale, anche nell'idioma, la cui qualità eccelsa nessuno intende ostentare ma che, egualmente, nessuno può pretendere di mortificare e di umiliare;

appare necessario intervenire con determinazione ed autorevolezza per tentare di evitare un « vulnus » al prestigio nazionale ma anche e soprattutto alla cultura nell'accezione più ampia ed universale —:

quali iniziative abbia già assunto — o comunque intenda assumere — per porre riparo alla insopportabile violenza culturale inflitta al nostro Paese attraverso una decisione, secondo l'interrogante, di inqualificabile degrado linguistico consistente nella eliminazione, dal novero delle lingue parlate in seno all'Unione europea, della lingua italiana. (5-04084)

Interrogazioni a risposta scritta:

FILIPPO MARIA DRAGO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

il Comune di Aci Castello (Catania) ha istituito il canone di depurazione, pur non esistendovi alcun impianto idoneo a tale servizio;

un comitato spontaneo di cittadini ha raccolto circa 1.300 firme, attraverso una petizione popolare, al fine di chiedere il rimborso del canone di depurazione;