

Zu dem zentral durch die Kommission verwalteten Teil der Mittel (Pilotprojekte, Themenschwerpunkte, Sprachkompetenzen, transnationale Netze, Referenzinstrumente) wurden für die Gemeinden Frosinone, Fiumicino, Ancona, Carrara, Florenz, Livorno, Macerata, Massa, Perugia, Pesaro, Pisa, Pistoia, Prato, Siena und Terni folgende Ergebnisse ermittelt:

- Nur die Gemeinde Pesaro hat einen Vorschlag für ein Pilotprojekt zum Leonardo-Programm vorgelegt. Titel des Projekts: „Laboratori Tematici Virtuali: Metodologia di Supporto alla Formazione Nel Sel (Sistema Economico Locale)“
- Sie hat für das Projekt, das Ende 2002 angelaufen ist, Mittel in Höhe von 264 161 EUR erhalten.

Nähere Informationen kann die Frau Abgeordnete auch bei den oben genannten Gebietskörperschaften erhalten.

(2003/C 268 E/166)

SCHRIFTLICHE ANFRAGE P-0836/03
von Mario Mauro (PPE-DE) an die Kommission

(12. März 2003)

Betrifft: Technisch-administrative Umstrukturierung in Bezug auf den Flughafen Genua

Das 1980 eingerichtete Kommissariat für Flugassistenz wurde 1981 abgelöst von der Flugassistenzbehörde mit folgenden Außenstellen:

- 4 regionale Flugassistentenzentren unter der Leitung von Direktoren;
- 2 Hauptflughäfen (Fiumicino und Linate) unter der Leitung von Direktoren;
- sämtliche übrigen Flughäfen (große wie kleine) unter der Leitung von normalem Personal.

Im Zuge der technisch-administrativen Umstrukturierung der Generaldirektion am 11. Februar 2003, wurde die periphere Struktur bei gleichbleibenden Aufgaben und Zielen mittels Unterteilung der Flughäfen in verschiedenen Klassen grundlegend geändert:

- 4 ACC (regionale Kontrollzentren Rom, Mailand, Padua und Brindisi) unter der Leitung eines Direktors;
- 3 SAAV (Flughäfen Fiumicino, Linate und Malpensa) unter der Leitung eines Direktors;
- 8 CAAV (Flughäfen Bari, Bologna, Catania, Neapel, Olbia, Palermo, Turin, Venedig) unter der Leitung eines Direktors;
- 15 UAAV (sämtliche übrigen Flughäfen mit Tower-Service, einschließlich Genua) unter der Leitung eines Beamten;
- 13 NAAV (Flughäfen ohne Tower-Service, nur Informationsdienst).

Der Ausschluss Genuas von den CAAV entbehrt jeder Logik:

- Genua gehört zu den wenigen Flughäfen in Italien, die schon immer einen umfassenden Service angeboten haben, einschließlich Radar;
- dieser Flughafen, der aufgrund der Qualität der Flugbewegungen, seiner Gesamtstruktur, seiner Lage und seiner günstigen meteorologischen Situation schon immer als Ausweichflughafen in Norditalien diente, gehört gewiss zu den wichtigsten;

- unter den 8 CAAV befinden sich der Flughafen Bari, der nicht mit Radar ausgestattet ist und ebensoviele oder weniger Flugbewegungen aufweist wie Genua, der Flughafen Catania, der zwar mehr Flugbewegungen aufweist, aber ebenfalls nicht mit Radar ausgestattet ist, sondern nur Tower-Service anbietet, sowie Olbia, ein Flughafen, der von der Art und Zahl der Flugbewegungen her mit Genua vergleichbar ist.

Kann die Kommission erläutern, anhand welcher Kriterien die Umstrukturierung erfolgte?

Antwort von Frau de Palacio im Namen der Kommission

(4. April 2003)

Im Allgemeinen werden die als CAAV-Flugsicherungsstellen (Centri Aeroportuali di Assistenza al Volo) fungierenden Flughäfen nach Volumen und Komplexität des Verkehrs sowie nach ihrer geografischen Lage ausgewählt.

Gemessen an diesen Parametern ist Genua gut ausgerüstet und hat mehr Flugbewegungen zu verzeichnen als andere Flughäfen mit CAAV-Flugsicherungsstelle (z.B. Olbia, Bari und Catania). Aufgrund ihrer geografischen Lage sowie wegen der räumlichen Nähe Genuas zu sonstigen größeren Zentren wie etwa Mailand und Turin bedienen diese Flughäfen jedoch größere Räume als Genua.

Aus diesem Grund erscheint der Entschluss der italienischen Behörden, den Flughafen Genua nicht als CAAV-Flugsicherungsstelle zu erhalten, sinnvoll. Die Kommission möchte betonen, dass in jedem Fall jedoch keine gesetzliche Grundlage für ein Eingreifen der Kommission bezüglich einer Entscheidung gegeben ist, die ein Mitgliedstaat in diesen Angelegenheiten getroffen hat.

(2003/C 268 E/167)

SCHRIFTLICHE ANFRAGE P-0837/03

von Jean Lambert (Verts/ALE) an die Kommission

(12. März 2003)

Betrifft: Weigerung der israelischen Behörden, Mordechai Vanunu bedingt freizulassen

Mordechai Vanunu befindet sich seit 1986 in Israel in Haft wegen Preisgabe von Informationen über das Nuklearprogramm seines Landes im Jahre 1986. Es hatte Anzeichen dafür gegeben, dass Vanunu, der mehr als elf Jahre in Einzelhaft verbracht hat, als Ausgleich für die harten Haftbedingungen, unter denen er zu leiden hatte, freigelassen werden könnte. Im Februar entschied jedoch eine Kommission für bedingte Haftentlassung, dass Vanunu nicht vorzeitig freigelassen wird, da er nach wie vor durch Preisgabe seines Wissens „großen Schaden“ anrichten könnte.

Dies ist ein höchst fadenscheiniges Argument, insbesondere weil Enthüllungen über Israels Nuklearprogramm in jüngerer Zeit keine offiziellen Klagen nach sich gezogen haben. Viel bedeutsamer ist, dass das Verhalten der israelischen Behörden im Hinblick auf die Entführung von Mordechai Vanunu, die Durchführung des Gerichtsverfahrens sowie die Haftbedingungen unannehmbar sind. Vanunu sollte unverzüglich freigelassen werden.

Ferner sprechen die derzeitigen Besorgnisse im Hinblick auf Massenvernichtungswaffen und die Notwendigkeit einer Nichtweiterverbreitung insbesondere für seine Freilassung.

Gedenkt die Kommission, in Anbetracht dessen in irgendeiner Form im Fall Vanunu zu intervenieren?

Antwort von Herrn Patten im Namen der Kommission

(1. April 2003)

Der Kommission ist bekannt, welchen Haftbedingungen Herr Vanunu seit seiner Verurteilung ausgesetzt ist und würde selbstverständlich jegliche Normalisierung dieser Bedingungen und seine vorzeitige Freilassung begrüßen. Die Kommission teilt die Auffassung, dass die Geheimhaltung im Zusammenhang mit dem ursprünglichen Ziel dieser Maßnahme, nämlich Herrn Vanunu von der Preisgabe für Israel sensibler