

segnali, sulla base delle cartine in dotazione di piloti e di controllori di volo; ha affermato che tali segnalazioni non si trovano sulla *jeppesen*, che è la cartina in dotazione ai piloti, poiché non sono sulla cartina dell'AIP (che costituisce la base della precedente), in quanto considerati segnali minori. Ad ogni modo, ha affermato che le segnalazioni da indicare sulla cartina *jeppesen* non dipendono in alcun modo dal gestore aeroportuale.

Sempre a proposito dell'incidente di Linate, il presidente Fossa ha rilevato come appaiano a suo avviso con una certa evidenza responsabilità del controllore di volo e del pilota, attinenti il rispetto delle regole, sulla base di alcuni dati oggettivi. È stato ricordato a tal proposito come l'aeromobile Cessna, partito da Bonn, non fosse abilitato ad atterrare, e neppure a decollare, nelle condizioni di visibilità presenti quella mattina dell'8 ottobre 2001, e come il pilota ed il copilota non avessero la licenza per viaggiare in quelle condizioni di visibilità, né in atterraggio né in partenza. Con riguardo all'uso della « scorcioia » consistente nell'uso del raccordo R6 da parte dei velivoli provenienti dal piazzale ovest per immettersi sulla pista principale, subordinato ad autorizzazione della torre di controllo, che sembrerebbe essere stata rilasciata, è stato osservato che le condizioni di bassa visibilità di quella mattina, secondo le procedure ENAV, avrebbero dovuto comportare il rullaggio di un solo aeromobile per volta (diversamente, i rappresentanti dell'ENAV hanno sostenuto come le effettive condizioni di visibilità non rientrassero in una tipologia che esige, in base alle regole vigenti, tale limitazione).

Con riguardo alla futura riapertura del raccordo di Linate sul quale si è verificato l'incidente, e in particolare alla riapertura bidirezionale, e' stato altresì precisato che il gestore non ha alcuna competenza nello stabilire la direzione che gli aeromobili possono o devono seguire sulle piste, che è invece oggetto di decisioni dell'ENAV.

Con riferimento all'altro gestore aeroportuale che ha competenza sull'area sita ad ovest dell'aeroporto di Linate, in base

ad una convenzione del 1961 con la quale SEA ha subconcesso ad ATA tale area, è stato riferito dal Presidente Fossa che nel 1996 SEA ha sostanzialmente concesso in gestione ad ATA il piazzale ovest. Dopo qualche anno, in seguito ad un incremento del traffico, SEA ha riacquisito le competenze su una piccola parte del piazzale incaricandosi di compiere i necessari lavori (anche di segnaletica). Nel 1998, con l'entrata in attività di Malpensa, SEA ha restituito ad ATA gli spazi in questione, comunicando che ritornavano in vigore le regole preesistenti che prevedevano determinati compiti — attinenti tra l'altro alla predisposizione e manutenzione della segnaletica — per ATA. Pertanto è stato affermato che SEA, dopo il 1998, sulla zona in questione ha avuto competenza solo per tracciare la cosiddetta *central line*, che risulterebbe chiaramente visibile.

Di fronte alla richiesta di fornire delucidazioni in ordine al rapporto tra la SEA e la società ATA, nonché ai criteri in base ai quali fu individuata, il Presidente Fossa si è limitato a rispondere che l'ATA fa parte del gruppo Acqua Marcia.

Più in generale, sul tema della sicurezza del sistema aereo italiano, il Presidente Fossa ha espresso la convinzione che il livello si collochi ad un valore medio-alto rispetto alla media mondiale. Ha ribadito comunque che esistono margini di miglioramento, e che questo si realizza anche tramite una maggiore chiarezza circa le responsabilità dei vari soggetti coinvolti, che può contribuire alla tranquillità del cliente finale, cioè il passeggero, e tramite un incremento dei livelli di professionalità degli operatori preposti in particolare ai controlli.

Per quanto riguarda i controlli dei bagagli di stiva, è stato sottolineato come la SEA abbia deciso autonomamente di compiere gli investimenti necessari per potenziare il controllo radiogeno, dotandosi di apparecchiature che possono raggiungere l'obiettivo del controllo al 100 per cento un anno prima del termine stabilito dalla normativa europea (31 dicembre 2002). Tale controllo viene effettuato per i voli « sensibili » (voli israeliani, statuniten-

si), per Alitalia, quando collega gli Stati Uniti, e per altre compagnie, ma purtroppo la richiesta è crescente. A tal proposito, è stata segnalata alla Presidenza del Consiglio l'opportunità di costituire un tavolo per individuare una soluzione, per contribuire al finanziamento di un servizio che ha costi molto elevati.

Per quanto attiene alla questione del ritorno immediato in torre dello stato di funzionamento delle luci di pista, è stato evidenziato come vi siano interpretazioni diverse, nei vari aeroporti, del termine « immediatamente » (riferito alle indicazioni dell'avaria date dal sistema di monitoraggio automatico) che figura nell'atto di indirizzo del Ministro Burlando del 14 gennaio 1998, sul quale la SEA ha cercato di avere chiarimenti da ENAV e da ENAC (senza tuttavia ottenere risposte dirimenti).

La SEA ha stabilito un tempo di risposta di circa un minuto e mezzo, quando si segnala un 5 per cento di lampade spente, ed ha un quadro nella centrale di segnalazione che evidenzia lo spegnimento anche di una singola lampadina; ogni volta che si verifica lo spegnimento di una sola lampadina, questo viene comunicato alla torre di controllo, alla quale si chiede di intervenire; tuttavia, quando c'è molto traffico la torre chiede di rinviare l'intervento.

Nel rilevare che la prescrizione dell'immediatezza, sia nell'annesso 14 ICAO sia nell'AIRCAP 168, sarebbe da riferire alle *stop bar* (rispetto alle quali gli aeroporti italiani sarebbero in regola), e non a ciascuna luce di pista, è stato quindi segnalato che esiste il rischio di richiedere alle società di gestione una spesa molto onerosa (decine di miliardi) per raggiungere un obiettivo che non sarebbe effettivamente prescritto dalla normativa che vincola i Paesi europei.

Per quanto riguarda, ancora, i controlli sui bagagli a seguito del passeggero, la SEA ha segnalato che essa utilizza le macchine *inVision*, utilizzate a Londra, Parigi e Francoforte, offrendo il servizio gratuita-

mente alle compagnie, anche se, una volta acquisita l'apposita autorizzazione, il servizio sarà a pagamento.

Per quanto concerne l'individuazione di alcune linee possibili di evoluzione della disciplina, il presidente Fossa ha ribadito anzitutto la necessità di superare un assetto che vede la compresenza di tre soggetti principali nel governo del sistema aeroportuale, con inevitabili sovrapposizioni, dovute in particolare alla assenza di un unico ente sovraordinato, o comunque alla complessa individuazione dell'ente di volta in volta competente per i controlli, nonché alla attribuzione di compiti di regolazione a soggetti distinti, su materie che presentano profili di contiguità.

La SEA ha quindi auspicato innanzitutto chiarezza nella individuazione delle rispettive responsabilità; per quanto riguarda specificamente l'evoluzione delle responsabilità del gestore, l'attenzione si è concentrata in particolare sul problema del controllo della movimentazione degli aerei a terra ed in volo, che attualmente si sostiene non spetti in alcun modo a SEA (la quale avrebbe invece competenze in materia di passeggeri e merci). A tal proposito, pur considerando la complessiva problematicità, anche alla luce dello stato attuale delle gestioni aeroportuali, di un simile trasferimento di competenze, è stato prospettato il possibile graduale passaggio alle gestioni aeroportuali del controllo « di torre », partendo dal controllo dell'aeromobile a terra (che richiederebbe comunque un impegnativo processo di selezione e di qualificazione del personale).

Per quanto riguarda l'audizione dei rappresentanti dell'Associazione italiana gestori aeroporti-Assaeroporti, sono state segnalate alcune criticità, che in larga parte ribadiscono i rilievi già prospettati. È stata in particolare lamentata l'eccessiva frammentazione delle competenze, nonché la proliferazione degli enti di controllo, e correlativamente la scarsa chiarezza nell'attribuzione di specifiche responsabilità.

È stata quindi auspicata l'istituzione di un'autorità nazionale che abbia compiti chiari di indirizzo, vigilanza e controllo, e

che risulti libera da qualsiasi competenza di tipo gestionale. Accanto ad essa, è stata auspicata la trasformazione del gestore aeroportuale in *airport operator*, sulla base della normativa internazionale e comunitaria, che connoterebbe tale soggetto come titolare di funzioni di coordinamento della realtà aeroportuale.

È stata altresì segnalata come auspicabile una riforma della legislazione relativamente alla parte del codice della navigazione che disciplina la demanialità dei terreni e dei beni aeroportuali. A tal proposito, sono state ricordate le difficoltà nella conclusione dell'iter che dovrebbe portare alla estensione delle concessioni di gestione totale.

Complessivamente, ma in collegamento con quanto appena riportato, è stata delineata una situazione fortemente differenziata tra i vari gestori, e comunque una disparità di trattamento, che emerge con evidenza in relazione alla durata della concessione; nei casi in cui questa è concessa, come capita frequentemente, per soli tre anni, risulterebbe notevolmente alterata la possibilità del gestore di progettare e realizzare gli investimenti necessari per svolgere adeguatamente il proprio ruolo.

È stato altresì sottolineato come l'attuale normativa comporti responsabilità assai differenziate, a seconda del tipo di aeroporto e del tipo di gestione in essere sul singolo aeroporto. In particolare, la segnaletica verticale sarebbe in alcuni aeroporti di competenza dell'ENAV, in altri della società di gestione.

7. L'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO

Prima di sintetizzare gli elementi emersi nel corso dell'audizione dei rappresentanti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, è opportuno ricordare che tale organismo è stata istituito nel 1999 con il decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, in attuazione di una direttiva comunitaria 94/56/CE del 21 novembre 1994, che richiama la necessità, da parte

di tutti gli stati membri dell'Unione, di uniformare sul piano concettuale ed operativo riguardo le inchieste tecniche relative agli incidenti aerei.

Le inchieste svolte dall'Agenzia sono peraltro finalizzate esclusivamente a prevenire ulteriori incidenti o inconvenienti, e non ad accertare colpe o responsabilità. A tale riguardo appare utile ricordare che il decreto legislativo n. 66 del 1999 fissa, da un lato, compiti, facoltà e limiti, degli investigatori incaricati di svolgere le inchieste e, dall'altro, quelli dell'Agenzia, che in generale ha il compito di svolgere attività di studio e di indagine, formulando raccomandazioni e proposte dirette a garantire la sicurezza della navigazione aerea e a prevenire incidenti ed inconvenienti aeronautici.

L'Agenzia è inoltre chiamata a collaborare con l'autorità giudiziaria, quando ciò si renda necessario, e ad assicurare i rapporti con istituzioni ed operatori aeronautici nazionali ed esteri a fini di prevenzione. L'articolo 9 del decreto legislativo n. 66 disciplina inoltre i poteri dell'Agenzia tra i quali è utile ricordare l'acquisizione di informazioni, anche mediante sopralluoghi presso soggetti pubblici e privati in settori connessi alla sicurezza del volo.

Nell'audizione dei vertici dell'Agenzia effettuata dal Comitato paritetico il 16 gennaio 2002 sono stati evidenziati alcuni punti critici di rilievo ai fini di una eventuale azione legislativa del Parlamento in questa materia. In primo luogo è venuto in evidenza il problema concernente la trasmissione di dati ed informazioni all'Agenzia, al fine di agevolare il suo compito di indagine e prevenzione. È risultato, per esempio, che quest'organismo non dispone ancora dei dati storici precedenti alla sua istituzione: lacuna che limita la sua capacità interpretativa degli eventi connessi alla sicurezza. Inoltre, il Presidente dell'Agenzia ha chiaramente lamentato un'assenza di informazione su eventi rilevanti di cui, spesso, l'Agenzia ha preso casualmente conoscenza attraverso gli organi di stampa. È dunque evidente che il solo dovere di comunicazione, non accom-

pagnato da eventuali norme sanzionatorie per la mancata comunicazione, si è rivelato fin ora poco efficace. A tale riguardo l'Agenzia ha in cantiere lo studio di un progetto di « riporti volontari » che per essere attuato necessita comunque di un intervento legislativo. L'ipotesi avanzata da alcuni commissari, secondo cui le compagnie aeree avrebbero delle resistenze a trasmettere dati e segnalazioni su eventi rilevanti per l'Agenzia per il timore che tali informazioni possano esporle ad eventuali rilievi di responsabilità costituirebbe, secondo i vertici di quest'organismo, un falso problema, dal momento che di fronte ad una precisa richiesta da parte dell'autorità giudiziaria di disporre di quei dati le compagnie non potrebbero comunque opporsi.

È stato inoltre oggetto di riflessione il fatto se sia positivo o meno ampliare il numero dei soggetti tenuti a compiere queste segnalazioni, in quanto queste ultime, laddove trapelassero all'esterno, potrebbero creare pericolosi allarmismi negli utenti. Dal suo punto di vista l'Agenzia ritiene che l'utilità di queste segnalazioni e la necessità di estendere il numero dei soggetti tenuti a trasmetterle non siano da mettere in discussione, in quanto ciò consente a questo organismo una comprensione più profonda del sistema e degli eventuali punti critici.

Riguardo invece al valore delle raccomandazioni emesse dall'Agenzia il dibattito ha portato alla luce il problema della concreta efficacia di questi atti. A tale riguardo, l'articolo 13 del decreto legislativo n. 66 attribuisce un potere di vigilanza al Ministro competente, che ha anche un potere di intervento per far sì che siano adottati gli atti conseguenti alle raccomandazioni stesse. In sostanza, quindi, questi atti non hanno un valore obbligatorio nei confronti dei soggetti a cui sono destinati, ma sono comunque importanti perché hanno un valore « politico » soprattutto a fini preventivi.

Circa invece il problema se sia o meno opportuno allargare la platea dei soggetti a cui trasmettere obbligatoriamente tali raccomandazioni, i rappresentanti del-

l'Agenzia hanno sostenuto che tale questione può essere risolta solo in via legislativa. Il decreto legislativo n. 66 stabilisce infatti i soggetti destinatari di tali raccomandazioni, i quali devono poi farsi carico di estenderle ai vari operatori di volta in volta interessati.

Altro tema affrontato dal Comitato è quello relativo ai rapporti dell'Agenzia con gli enti istituzionali del volo, da un lato, e con l'autorità giudiziaria, dall'altro.

Riguardo al primo aspetto l'Agenzia ha stipulato un protocollo di intesa con l'ENAV, che potrà permettere anche di usufruire delle professionalità di quell'ente, ferma restando la necessità dell'Agenzia di poter disporre di investigatori propri e specializzati in questo genere di indagine; al contrario vi sono state difficoltà ad adottare analogo protocollo con l'ENAC, con il quale dunque non vige al momento alcun accordo.

L'Agenzia, nei suoi rapporti con gli enti istituzionali, ha peraltro riscontrato alcune sovrapposizioni di competenza a livello di aeroporti, non essendo correttamente delimitate le competenze sulla sicurezza tra i gestori aeroportuali ed i direttori di aeroporto afferenti all'ENAC. Tuttavia i rappresentanti dell'Agenzia ritengono che queste sovrapposizioni siano superabili anche attraverso semplici ritocchi legislativi.

Per quanto attiene al secondo aspetto sono state evidenziate alcune problematiche relative al rapporto tra l'autorità giudiziaria e l'Agenzia. Ad esempio, nel caso dell'incidente di Linate, l'ispettore dell'Agenzia è stato nominato consulente tecnico d'ufficio del magistrato: tale rapporto di stretta collaborazione con il magistrato potrebbe, secondo alcuni commissari, nuocere alla terzietà e credibilità dell'Agenzia nei confronti dell'intero sistema dell'aviazione civile, costituendo un ostacolo rispetto alla capacità dell'Agenzia stessa di acquisire informazioni utili dagli operatori del settore. A questo riguardo il Presidente dell'Agenzia ha tenuto tuttavia a sottolineare che l'inchiesta penale non incide sulla posizione di terzietà dell'organismo e sui suoi compiti di prevenzione; anzi,

l'Agenzia, nel caso di Linate, ha avuto modo di accedere a tutta la documentazione in tempo reale, cosa che difficilmente si sarebbe potuta verificare nel caso in cui l'investigatore incaricato dell'inchiesta sul disastro da parte all'Agenzia non avesse assunto anche il ruolo di consulente tecnico dell'Autorità giudiziaria.

Per quanto riguarda la funzionalità dell'Agenzia, i rappresentanti della stessa hanno sottolineato l'esigenza di assicurare adeguate risorse finanziarie, purtroppo ridimensionate dalla legge finanziaria per il 2002, avvertendo peraltro che se al personale dipendente venisse applicato il contratto ENAC le risorse assegnate non sarebbero sufficienti neanche per il pagamento delle spese del personale attualmente in carica. Pertanto hanno auspicato l'aumento delle risorse finanziarie, anche per procedere all'assunzione di ispettori, e la deroga al blocco delle assunzioni.

Inoltre è stata segnalata la necessità che per gli ispettori dell'Agenzia vengano previste alcune priorità nell'imbarco sugli aerei, qualora essi debbano spostarsi per incarichi di servizio.

Infine è stata ribadita l'esigenza di configurare l'Agenzia quale soggetto indipendente e di garanzia, in posizione di terzietà, come pure la necessità della pubblicità dei suoi atti.

8. ALCUNE QUESTIONI RELATIVE ALLA « SECURITY »

Il Comitato paritetico ha anche affrontato il tema della *security* nel settore dell'aviazione civile, vale a dire della prevenzione di pubblica sicurezza nei confronti di quegli atti illeciti che possano compromettere la sicurezza dei voli e determinare danni a persone o cose, in particolare nell'ambito delle strutture aeroportuali. Tale problematica ha assunto infatti un rilievo di importanza primaria alla luce dei tragici attentati terroristici di New York e di Washington dell'11 settembre 2001.

In questo ambito il Comitato ha proceduto ad ascoltare il Ministro dell'in-

terno, il quale ha innanzitutto illustrato le direttive — adottate in via d'urgenza subito dopo gli attentati terroristici dell'11 settembre — finalizzate a rafforzare i controlli sui viaggiatori, sui bagagli, sulle merci e sugli operatori aeroportuali, nonché dirette ad intensificare la vigilanza sulle zone aeroportuali. Tali misure sono state successivamente rese permanenti dal Comitato interministeriale per la sicurezza (CIS), il quale ha provveduto ad integrarle nel nuovo Programma nazionale di sicurezza, che anticipa, tra l'altro, le previsioni di un regolamento dell'Unione europea sulla sicurezza del traffico aereo attualmente in via di emanazione.

Passando ad analizzare brevemente le misure ricordate dal Ministro, è stato rilevato innanzitutto l'incremento del numero dei controlli sui passeggeri e sui bagagli a mano, ed è stato sottolineato come entro il 31 dicembre 2002 si preveda di effettuare il controllo sul 100 per cento dei bagagli da stiva, secondo gli impegni assunti in sede di European civil aviation conference (ECAC). Tale controllo dovrà attuarsi con metodologie che tengano conto dell'indice di traffico, dello stato delle infrastrutture aeroportuali nonché delle eventuali situazioni di allarme e di emergenza. In particolare, in caso di situazioni particolari di esposizioni a rischio ovvero per voli particolarmente sensibili, è prevista l'introduzione del controllo in arrivo dei passeggeri, dei membri dell'equipaggio e dei relativi bagagli a mano. In tali casi le verifiche manuali dovranno riguardare almeno il 20 per cento del bagaglio a mano e prevedere il controllo radioscopico del 100 per cento dei bagagli da stiva.

Specifiche misure sono state previste per quanto riguarda i controlli degli aeromobili: a questo riguardo è stato introdotto l'obbligo della sorveglianza, da parte del vettore, sugli aeromobili in sosta prolungata o notturna, l'obbligo di custodia delle attrezzature di bordo che possono essere motivo di pericolo, l'obbligo di ispezione dell'aeromobile dopo le operazioni

di allestimento, nonché la separazione degli aeromobili dell'aviazione generale da quelli dell'aviazione commerciale.

Per quanto riguarda la sicurezza delle aree aeroportuali sono stati rafforzati i servizi di vigilanza esterna, potenziando i controlli ai varchi, pedonali e carrabili ed inasprendo i divieti di accesso all'area aeroportuale. In questo ambito sono stati introdotti controlli documentali sui membri dell'equipaggio e sul personale aeroportuale analoghi a quelli effettuati sui passeggeri, ed è prevista l'introduzione di sistemi biometrici e di altre tecnologie avanzate in sostituzione delle attuali forme di tesseramento. Inoltre, è stata potenziata la protezione armata delle aree destinate alla sosta degli aerei e delle aree perimetrali interne agli aeroporti.

Tali iniziative hanno richiesto un forte incremento del personale delle forze di polizia e delle attrezzature poste a tutela di ciascuno scalo; in particolare l'Amministrazione dell'interno ha anticipato la fornitura di venti rilevatori di esplosivo, in aggiunta ai dodici già in dotazione presso gli aeroporti nazionali.

La fornitura di tali apparecchiature da parte del Ministero dell'interno costituisce peraltro una misura di carattere temporaneo, trattandosi di infrastrutture il cui acquisto compete alle singole società di gestione aeroportuale.

Ulteriori elementi rispetto a tale problematica sono stati acquisiti dal Comitato in occasione dell'audizione dei rappresentanti dell'Associazione italiana corrieri aerei internazionali (AICAI); i soggetti auditi hanno evidenziato come la regolamentazione di sicurezza relativa all'attività di corriere aereo emanata con il Doc. 30 dell'ECAC risulti sostanzialmente adeguata: essa si basa sul principio fondamentale di assicurare che le spedizioni tramite corriere aereo abbiano origine da mittenti conosciuti, siano trasportate in veicoli sicuri e vengano ricevute e lavorate in ambiente sicuro sino al momento del carico sull'aeromobile in partenza. Sulle spedizioni da mittente conosciuto, che rappresenterebbero il 98 per cento del trasporto effettuato dai corrieri iscritti

all'Associazione, viene effettuato un controllo di sicurezza a campione sul 10 per cento delle spedizioni, mentre per le spedizioni da mittente sconosciuto vengono effettuati controlli più stringenti, che possono giungere fino alla verifica del contenuto dei colli da spedire. In questo ambito i rappresentanti dell'AICAI hanno segnalato la necessità di evitare un'eccessiva regolamentazione del settore; inoltre, è stato rilevato come la legislazione italiana tenda a differenziare le misure di sicurezza previste nel caso di trasporto di effetti postali non in base alla tipologia di servizio reso, ma a seconda del tipo di operatore che trasporta gli effetti postali stessi.

Nel corso dell'audizione del Ministro dell'interno è stato inoltre affrontato il tema dell'attività antincendio aeroportuale: a questo riguardo il Ministro ha ricordato che la nuova normativa internazionale emanata dall'ICAO stabilisce che, a partire dal 1° gennaio 2005, il livello di protezione antincendio di ogni aeroporto debba coincidere obbligatoriamente con la categoria più elevata dell'aeromobile che utilizza l'aeroporto stesso. Tale previsione comporterà gravosi oneri per l'Amministrazione dell'interno, sia in termini di acquisto di mezzi di soccorso aeroportuale sia sotto il profilo dell'incremento degli organici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, per un costo globale quantificato in 148 milioni di euro. Per far fronte a questi impegni finanziari il Ministro ha prospettato la possibilità di introdurre un nuovo tributo i cui proventi siano destinati a far fronte a tali nuovi oneri; tale tributo, fissato nella misura di 4,5 euro, graverebbe sui diritti aeroportuali di imbarco dei passeggeri e delle merci, analogamente a quanto previsto in altri Paesi europei.

9. PROBLEMATICHE EVIDENZIATE DAI RAPPRESENTANTI DI ORGANIZZAZIONI SINDACALI RAPPRESENTATIVE DI LAVORATORI DEL SETTORE

Il comitato paritetico ha ascoltato una rappresentanza molto articolata delle or-

ganizzazioni sindacali rappresentative dei lavoratori del settore.

Pur nella varietà dei contributi offerti, la quasi totalità dei soggetti auditi ha sottolineato l'elevata professionalità dei lavoratori del settore, dal cui quotidiano operare dipende lo svolgimento in sicurezza del servizio del trasporto aereo. Inevitabilmente, gli stessi lavoratori, e in particolare i due attori principali, il pilota e il controllore di volo, sono i primi soggetti coinvolti quando si verificano gli incidenti, che possono purtroppo produrre conseguenze gravissime.

È stato segnalato come la crescente liberalizzazione abbia provocato ristrutturazioni imponenti, la crisi di alcune compagnie aeree, correlativamente allo sviluppo di nuove compagnie, che spesso puntano sul cd. «basso costo» (penalizzando anche la formazione del personale), l'affacciarsi sul mercato di personale proveniente da paesi con scarsa esperienza nel settore aereo. Si tratta di fattori che possono portare ad un abbassamento della professionalità, ad una competizione che incide sulle condizioni di lavoro, normative e retributive degli stessi lavoratori, con indubbi riflessi negativi sulla sicurezza. È stata sottolineata la crescita molto sostenuta dell'aviazione generale, che comporta un'attività economica e sportiva di grande rilievo, le cui regole tuttavia appaiono molto meno rigorose rispetto a quelle dell'aviazione commerciale, costituendo in molti casi un ulteriore elemento di pericolo, soprattutto negli aeroporti ad uso promiscuo, tra i quali Linate.

I rappresentanti dei controllori di volo hanno sottolineato, unitamente ad altre organizzazioni, l'alto livello professionale e qualitativo dei controllori italiani. È stato ricordato il diffuso apprezzamento manifestato, in particolare da Eurocontrol, per l'impegno e i risultati raggiunti anche nei periodi critici legati alla missione in Bosnia, alla guerra in Serbia e alla crisi del Kosovo, quando lo spazio aereo civile è stato ampiamente ridotto per le esigenze militari o, ancor più recentemente, quando l'Italia ha recepito ed attuato, senza il minimo ritardo, la nuova normativa sulla

separazione degli spazi, senza inconvenienti e senza rischi per la sicurezza dei voli.

Nel quadro della diffusa richiesta di revisione delle competenze dei soggetti istituzionali che operano nel settore, con l'individuazione tendenziale di un unico soggetto regolatore e controllore, dotato di efficaci poteri sanzionatori, molti dei soggetti auditi, compresi i controllori di volo, hanno segnalato come risulti anomalo il fatto che l'ENAV S.p.A. provvede alla certificazione dei propri dipendenti e della propria attività, auspicando che tali certificazioni siano affidate ad un soggetto distinto, in posizione di terzietà.

Sempre con riguardo a profili di carattere generale, è emersa da più parti l'esigenza di una revisione e di un aggiornamento del codice della navigazione, per la parte concernente la navigazione aerea, nonché l'esigenza di garantire il chiaro recepimento degli annessi ICAO.

È stata inoltre ampiamente segnalata la necessità di incrementare il personale, di dedicare maggiore attenzione e maggiori risorse all'aggiornamento professionale (senza che tale impegno gravi esclusivamente sulle aziende del settore), di promuovere maggiori scambi in ambito Eurocontrol.

Da tutti i rappresentanti sindacali dei lavoratori dei soggetti pubblici sono state evidenziate le difficoltà derivanti dalla riduzione dei fondi destinati alle società ed enti pubblici o a capitale pubblico e al blocco delle assunzioni disposti nell'ultima legge finanziaria. Per rispondere alle attuali esigenze e per migliorare ulteriormente l'efficienza del servizio e l'efficacia delle misure atte a garantire la sicurezza, appare urgente incrementare le risorse destinate al settore.

È stato poi rilevato come il controllo della navigazione aerea sia un'attività che comporta l'esercizio di potestà pubbliche, trattandosi di un servizio di interesse generale destinato a tutelare la generalità dei cittadini, e più specificamente gli utenti del trasporto aereo e le popolazioni più direttamente interessate, in quanto residenti nelle aree circostanti gli aeroporti.

Sono state quindi avanzate perplessità da alcuni soggetti in ordine a processi di privatizzazione e di liberalizzazione del settore, in considerazione del fatto che la ricerca sistematica del profitto rischia di porsi in contraddizione con la finalità propria di un'azienda cui spetta sostanzialmente il compito di garantire la sicurezza del volo. È stato altresì segnalato che da alcune esperienze internazionali emerge l'esclusione del settore del controllo del traffico aereo da processi di liberalizzazione, e in particolare il ripensamento in atto in Gran Bretagna, ove tale soluzione è stata praticata.

È stata comunque da alcuni rilevata l'opportunità di prevedere una delegificazione della disciplina riguardante l'ENAV S.p.A., utilizzando gli strumenti del contratto di programma e del contratto di servizio.

Sono state poi proposte alcune riflessioni riguardanti gli effetti occupazionali dei processi di liberalizzazione verificatisi in particolare in alcuni grandi scali nazionali. È stato affermato che nel settore del trasporto aereo, come in altri settori sensibili, lo sviluppo del mercato, secondo la logica concorrenziale, non può essere realizzato gravando sulle condizioni normative e salariali dei lavoratori dipendenti delle società di gestione aeroportuale e dei fornitori di servizi, proprio per gli effetti negativi che si possono produrre sulla sicurezza del sistema.

10. OSSERVAZIONI CONCLUSIVE: LINEE GUIDA PER LA RIFORMA DELL'AVIAZIONE CIVILE

10.1. LE FUNZIONI PRINCIPALI

A seguito delle risultanze dell'indagine conoscitiva, l'attuale sistema dell'aviazione civile italiana appare caratterizzato da una frammentazione di competenze e responsabilità, con logiche di autonomia organizzativa e funzionale tali da rendere la pluralità di attori presenti sullo scenario sostanzialmente comprimari.

In particolare, l'esperienza recente induce a ritenere che l'attuale articolata e complessa ripartizione delle competenze negli aeroporti (sia per la realizzazione delle infrastrutture, sia ancor più per la gestione delle stesse) e l'esistenza di sovrapposizioni di competenze — derivanti dal combinato disposto di una serie di leggi e norme prodotte nel tempo, alcune delle quali particolarmente risalenti e mai riorganizzate in un testo unico che armonizzasse i successivi interventi normativi nel settore — è inidonea a garantire un adeguato livello di certezza nell'attribuzione delle responsabilità.

Si ritiene dunque necessario procedere ad un organico intervento legislativo, diretto a riformare il settore dell'aviazione civile nel suo complesso; l'intervento di un'organica normativa statale appare fondato, anche nel quadro del nuovo assetto delle competenze statali e regionali definito dalla legge costituzionale n. 3 del 2001, in particolare sull'esigenza di garantire la sicurezza del sistema, nonché di favorire lo sviluppo della concorrenza, in un contesto regolamentare chiaro.

Un organico e complessivo testo legislativo dovrebbe dunque perseguire, nel rispetto della normativa internazionale e comunitaria, tre obiettivi principali:

a) aumento del livello di sicurezza;

b) riduzione della complessità e maggiore trasparenza nell'attribuzione delle responsabilità;

c) chiara definizione ed attribuzione dei compiti decisionali ed individuazione univoca delle responsabilità e delle funzioni, separando nettamente funzioni di regolazione e funzioni di erogazione dei servizi.

Per raggiungere tali obiettivi, il sistema dell'aviazione civile dovrebbe essere caratterizzato da una chiara e netta separazione delle competenze tra i vari soggetti operanti nel settore, in modo da consentire una chiara ed inequivocabile imputazione delle rispettive responsabilità.

Si possono dunque individuare le seguenti cinque funzioni principali:

a) funzione di indirizzo politico-economico, da attribuirsi al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché, per le questioni di livello politico generale, al Governo nel suo complesso;

b) funzione di regolazione, normazione tecnica, certificazione, nonché vigilanza e controllo sul rispetto della regolamentazione e sulla permanenza dei requisiti richiesti per il rilascio delle certificazioni, nonché funzione di promozione e garanzia della qualità, sicurezza ed efficienza dei servizi resi dagli operatori aerei e dagli operatori aeroportuali nell'interesse ed a tutela dell'utenza: tali funzioni dovrebbero spettare all'Autorità nazionale dell'aviazione civile (ENAC) (*v. oltre*) ed estendersi a tutte le aree di attività dell'aviazione civile;

c) funzione di fornitura dei servizi di assistenza al volo (ENAV S.p.A., Aeronautica Militare Italiana) e dei servizi di assistenza a terra (Vigili del Fuoco, Sanità aeronautica, *handling*, etc);

d) funzione di coordinamento e di sintesi dei diversi soggetti operanti sull'aeroporto, che comporti anche l'assunzione, da parte del soggetto titolare di tale funzione, in piena autonomia e sotto la propria responsabilità, di atti, provvedimenti e decisioni afferenti l'operatività del singolo aeroporto e che abbiano cogenza verso i fornitori dei servizi aeroportuali, ad esclusione dei soggetti pubblici istituzionali operanti nell'aeroporto, la cui attività sarà svolta in diretto coordinamento con l'organo periferico dell'ENAC, e nel rispetto della normativa relativa ai singoli servizi resi. All'attribuzione di tali poteri, che hanno carattere autoritativo e rilievo pubblico, dovrebbe conseguire anche l'assunzione, da parte del soggetto titolare, di precise responsabilità nei confronti dell'organismo regolatore. Il titolare della funzione di coordinamento dovrebbe essere identificato, sulla base della normativa ICAO, nell'Operatore aeroportuale (alle condizioni che si indicheranno oltre),

che agirà sulla base di requisiti e criteri fissati dall'Autorità nazionale dell'aviazione civile, la quale eserciterà i poteri di vigilanza e controllo che ad essa competono;

e) funzione di pura investigazione sugli incidenti ed inconvenienti gravi, al solo fine di determinarne le cause (non le responsabilità).

10.2. IL SISTEMA DELL'AVIAZIONE CIVILE

Appare ora opportuno delineare in maniera più specifica le cinque funzioni sopra indicate, nonché i soggetti ai quali esse dovrebbero essere assegnate.

10.2.1 *L'autorità politica.*

Sulla base dei risultati dell'indagine conoscitiva, emerge l'opportunità di identificare nel Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il soggetto cui devono essere affidati chiaramente i compiti di indirizzo e di individuazione degli obiettivi da perseguire per lo sviluppo dell'aviazione civile. Le attribuzioni del Ministro non dovrebbero dare luogo ad elementi di duplicazione e di sovrapposizione rispetto alle responsabilità ed agli obblighi propri dell'Autorità nazionale dell'aviazione civile, cui per legge sono affidati compiti di regolazione, certificazione e controllo del sistema dell'aviazione civile.

All'autorità politica dovrebbe spettare l'elaborazione delle linee di indirizzo politico ed economico per lo sviluppo dell'aviazione civile e dell'industria aeronautica nazionale, tenendo conto dei progetti di sviluppo (Galileo, GNSS, ATM2000+, *Single Sky*) e delle opportunità in ambito internazionale, fissando gli obiettivi che l'autorità preposta all'aviazione civile deve perseguire e verificando, a consuntivo, il raggiungimento dei risultati fissati.

In tale quadro sono riservati al Ministro:

la pianificazione del sistema aeroportuale nazionale, che deve essere compatibile con il Piano generale dei trasporti e della logistica che privilegia le intermodalità secondo le indicazioni del programma comunitario TEN (*Trans European Network*): a questo fine il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti approva, sentite le regioni interessate, e dopo aver acquisito il parere dell'ENAC, che ne verifica la congruità rispetto alle esigenze di tutela della sicurezza, il Piano aeroportuale nazionale;

l'allocazione delle risorse economiche pubbliche per il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, qualora motivato da esigenze di rilevanza pubblica;

l'approvazione del Piano nazionale di radionavigazione che, coerentemente con il Piano europeo di radionavigazione, stabilisca la strategia per la pianificazione delle radioassistenze e dei radioaiuti per la navigazione aerea, ivi compreso l'utilizzo delle tecnologie satellitari;

la definizione delle linee guida sulla base delle quali il soggetto a ciò preposto provvede all'assegnazione degli *slots*;

la stipula del rapporto convenzionale (contratti di servizio e di programma) con ENAC.

10.2.2 *L'Organismo regolatore e certificatore.*

In armonia con la normativa ICAO, che stabilisce (DOC 9774, DOC 9388, DOC 8335, DOC 9389) i pre-requisiti necessari per l'introduzione di un sistema regolamentare di certificazione nell'ordinamento di uno Stato membro, l'ENAC dovrebbe divenire l'organismo istituzionale cui è attribuito il ruolo di Autorità preposta all'Aviazione Civile in Italia, assumendo la veste di unico responsabile della sicurezza, dell'efficienza e della regolarità della navigazione aerea.

In tale contesto, l'ENAC, nella sua qualità di organismo regolatore, dovrebbe emanare la normativa tecnica conforme alla regolamentazione definita a livello internazionale, procedendo agli adattamenti necessari, nonché agli aggiornamenti conseguenti all'evoluzione della regolamentazione internazionale.

È opportuno chiarire che quando, all'interno di queste indicazioni, si parla di certificazione, non si intende un processo burocratico fine a sé stesso, ma un processo semplice, diretto, economico, di verifica della conoscenza delle nozioni indispensabili a coloro che, a diverso titolo, lavorano all'interno dell'aviazione civile.

Inoltre, va chiarito che l'ENAC dovrebbe assumere le funzioni di organismo certificatore, sia sul piano della *safety* sia su quello della *quality*, per tutto il settore dell'aviazione civile (dunque relativamente ad aeromobili; operatori aerei; aeroporti, infrastrutture aeroportuali, impianti ed apparati; operatori aeroportuali; fornitori di servizi ATM e relativi impianti ed attrezzature; personale; società di manutenzione; fornitori di servizi di radiomisure; fornitori di servizi di assistenza a terra; industrie aeronautiche).

Conseguentemente, l'ENAC risulterebbe competente a svolgere attività di sorveglianza e controllo circa il rispetto della normativa, nonché in merito alla permanenza dei requisiti richiesti per l'ottenimento della certificazione da parte degli operatori del settore.

Il processo di liberalizzazione imposto dal contesto comunitario e la forte espansione della domanda hanno portato, con il decreto legislativo n. 250 del 1997, all'affidamento ad ENAC anche di compiti di promozione e garanzia della qualità ed efficienza dei servizi a tutela dell'utente, sia in termini di sicurezza dei voli, che in termini di aspettativa della clientela aeroportuale. Nel nuovo quadro, dovrebbe a maggior ragione svolgersi il controllo di ENAC, anche sotto tale profilo, sull'attività degli operatori, con l'ausilio di adeguati poteri sanzionatori.

10.2.3 *L'operatore aeroportuale ed il sistema aeroportuale.*

Dalle risultanze dell'indagine emerge l'esigenza di assegnare la funzione di coordinamento dei vari soggetti presenti a livello aeroportuale, per ragioni di efficienza, tempestività e univocità delle decisioni assunte, ad un solo soggetto, per ogni singola realtà aeroportuale, che sia dotato delle conoscenze tecniche e fattuali, delle professionalità, nonché di una struttura organizzativa adeguata a svolgere tale compito. Tale soggetto, alla luce della normativa internazionale e comunitaria, dovrebbe a rigore essere individuato nell'operatore aeroportuale, come indicato in particolare dalla recente normativa ICAO (DOC 9774/AN/969 (ed. 2001) « *Manual on Certification of aerodromes* », richiamato nell'Annesso 14 ICAO, paragrafo 1.3) relativa al requisito di Certificazione degli aerodromi, che entrerà in vigore a partire dal 27 novembre 2003.

Nell'Autorità dell'aviazione civile (ENAC) deve essere incardinata in maniera univoca, secondo quanto appena evidenziato, la titolarità del potere certificativo e di sorveglianza che si esplica, secondo una gerarchia istituzionale, sia a livello periferico che centrale. Pertanto la figura del direttore di aeroporto non dovrebbe aver più ragione di essere, pur potendo le esperienze dei direttori di aeroporto trovare utile collocazione nelle strutture di ENAC, che eserciterà i propri poteri di vigilanza e di controllo, istituendo allo scopo proprie apposite strutture periferiche.

Come già segnalato, a partire dal 2003 l'ENAC, in conformità a quanto previsto dalla normativa ICAO, dovrà certificare il sistema aeroportuale e gestionale.

Per quanto riguarda specificamente il sistema gestionale, quest'ultimo dovrebbe prevedere strutture, procedure e assegnazioni di responsabilità in modo da garantire la sicurezza, la regolarità e l'efficienza delle operazioni aeroportuali.

L'operatore aeroportuale sarebbe effettivamente chiamato ad assicurare la massima operatività dell'aeroporto ed avrebbe,

quindi, il compito di coordinare l'attività dei soggetti operanti in ambito aeroportuale, per il raggiungimento degli obiettivi di tutela dei livelli di sicurezza, di efficienza, correttezza e continuità nell'operatività dell'aeroporto.

In questo quadro occorre inoltre definire un preciso regime di responsabilità anche a fronte di eventuali inadempienze, carenze e disservizi imputabili ai fornitori dei vari servizi aeroportuali. A questo riguardo dovrebbe essere introdotto l'obbligo dell'operatore aeroportuale di predisporre un manuale di aeroporto indicante compiti e responsabilità dei singoli fornitori, avente carattere di cogenza per gli stessi fornitori, secondo le indicazioni contenute nella normativa ICAO (DOC 9774), e nel rispetto della normativa relativa ai vari servizi. Il manuale costituirebbe parte integrante della certificazione dell'aerodromo, e pertanto sarebbe soggetto alla preventiva approvazione dell'ENAC.

L'operatore aeroportuale è chiamato ad assumere pienamente il ruolo del soggetto competente ad assicurare agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, coordinando i vari fornitori di servizi.

10.2.4 *Il regime delle concessioni aeroportuali.*

Nell'ambito della pianificazione del sistema aeroportuale, il Piano aeroportuale nazionale dovrebbe identificare il sistema aeroportuale nazionale per lo svolgimento dell'attività aerea commerciale e non, definendo, nell'ambito dei singoli sistemi aeroportuali regionali, la vocazione e l'impiego degli aeroporti, cui corrisponderà una classificazione che indica i requisiti che ogni aeroporto deve soddisfare in termini di infrastrutture, impianti e servizi. Tali requisiti sarebbero definiti da ENAC.

In merito all'affidamento in concessione delle gestioni aeroportuali, appare opportuno evidenziare come la piena attuazione della riforma delle gestioni aeroportuali sia subordinata all'accelerazione

ed alla semplificazione delle procedure per l'assegnazione a titolo gratuito all'ENAC dei beni demaniali aeroportuali. Appare inoltre necessario, come già indicato in precedenza, procedere ad una omogeneizzazione del variegato regime concessorio attualmente esistente.

Nel nuovo assetto, le concessioni dovranno essere rilasciate dall'ENAC ai gestori aeroportuali e potranno essere rinnovate dall'ENAC, alla scadenza, al medesimo concessionario, laddove quest'ultimo abbia ottemperato puntualmente agli obblighi su di esso ricadenti.

Il gestore aeroportuale dovrebbe corrispondere un canone concessorio definito nella concessione ed aggiornato periodicamente dall'ENAC.

La concessione dovrebbe comunque essere correlata alla presentazione di un piano di investimenti che possa essere adeguato successivamente al contenuto del Piano aeroportuale nazionale definito dal Ministro.

In tale contesto, spetterebbe all'ENAC il compito di verificare il rispetto degli obblighi derivanti dalle concessioni rilasciate, nonché dei contratti di servizio e di programma stipulati dal Ministro. Nel caso di inottemperanza a tali obblighi, nonché in caso di mancata attuazione degli interventi previsti nel piano d'investimento, l'ENAC potrebbe irrogare sanzioni amministrative pecuniarie nei confronti del concessionario, e, nei casi più gravi, potrebbe disporre la revoca della concessione stessa.

Qualora fossero individuate, anche successivamente al rilascio della concessione, esigenze di potenziamento dell'aeroporto legate ad interessi pubblici, lo Stato dovrebbe erogare contributi finanziari a copertura delle spese relative.

Ogni ulteriore iniziativa di investimento assunta dal concessionario dovrebbe essere finanziata a cura del concessionario stesso, il quale dovrebbe assumersi il rischio di impresa rispetto alla sostenibilità dell'investimento stesso.

Ricordando che l'Annesso 14 ICAO contiene i requisiti tecnici degli aeroporti in funzione delle caratteristiche degli aeromobili e delle tipologie delle operazioni

di volo, si può configurare una situazione in cui esista una classificazione di aeroporti in funzione della tipologia di traffico, del numero di movimenti annui, del tipo di operazioni di volo (diurno, notturno, strumentale, in bassa visibilità), del tipo di aeromobili, per i quali siano fissati dei requisiti che richiedano, a seconda della categoria, determinate infrastrutture, impianti, apparati, tipi di servizi. Pertanto, nell'ambito di un sistema regionale dovrebbe esistere una diversità di traffico ripartito sui vari aeroporti, con una diversificazione mirata di investimenti a seconda delle infrastrutture richieste, senza inutili dispendi non confortati da reali esigenze di traffico di livello superiore.

Per gli aeroporti la cui vocazione è l'aviazione generale o l'attività sportiva o l'attività didattica, rimarrebbe comunque la necessità della presenza di un operatore aeroportuale che dia la garanzia del mantenimento dei requisiti previsti per la certificazione.

10.2.5 *L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.*

La funzione di investigazione sugli incidenti aerei e sugli inconvenienti gravi deve essere attribuita all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, a ciò specificamente preposta, la quale è competente a determinare le cause e non le responsabilità di incidenti ed inconvenienti gravi, in armonia con le indicazioni della Direttiva 94/56/CE, che detta i principi fondamentali in materia di inchieste aeronautiche. Le risultanze delle inchieste dell'Agenzia e le eventuali raccomandazioni emanate dalla stessa dovrebbero costituire oggetto di analisi e valutazione da parte dell'ENAC, al quale spetterebbe dettare le conseguenti azioni correttive e/o le disposizioni destinate ai soggetti competenti.

10.2.6 *L'Aviazione generale e l'Aero Club d'Italia.*

Per una completa riorganizzazione del sistema dell'aviazione civile occorre ope-

rare interventi normativi riguardanti anche il sistema dell'aviazione generale, che consentano di razionalizzare e modernizzare il settore, prevedendo comunque un adeguato sistema di controlli.

Tali interventi richiedono una revisione della normativa che riguarda l'Aero Club d'Italia.

Attualmente la gestione delle attività sportive e ricreative dell'aviazione generale è affidata, in regime di monopolio, ad un ente pubblico (appunto l'Aero Club), unico esempio in Europa, il quale governa anche le attività dei mezzi da diporto o sportivo (ultraleggeri, deltaplani, parapendio, ecc.)

Da tempo sono stati previsti, in ambito parlamentare, interventi di privatizzazione dell'Ente che, oramai, non sono più procrastinabili in un'ottica di armonizzazione europea.

È da sottolineare come l'aviazione generale meriti particolare attenzione in termini di una chiara ed incisiva regolamentazione delle operazioni di volo, considerata la contemporanea presenza di velivoli dell'aviazione generale e di velivoli commerciali in aeroporti ad intenso traffico.

10.2.7 *Il servizio antincendio e i servizi ausiliari.*

L'adeguamento della normativa agli standard ICAO comporta, particolarmente per il servizio antincendio, un forte impegno sia in termini di mezzi che di personale, oneroso per il Ministero dell'Interno, competente in materia.

Poiché la disciplina dei servizi in questione costituisce parte dell'Annesso 14 ed è elemento fondamentale per il rilascio della certificazione d'aerodromo, l'attività di regolamentazione e certificazione dovrebbe far capo all'ENAC, che dovrebbe avvalersi del contributo di professionalità del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco.

Il certificato d'aerodromo, rilasciato da ENAC, dovrebbe attestare la rispondenza del servizio ai requisiti fissati.

Dovrebbe comunque prevedersi che sia il Ministero dell'Interno ad assicurare il servizio antincendio e i servizi ausiliari

sugli aeroporti di ottava, nona e decima categoria ICAO, mentre per gli aeroporti di categoria inferiore i servizi potrebbero essere affidati in concessione o gestione diretta all'operatore aeroportuale.

In ogni caso il C.N.VV.FF dovrebbe rilasciare l'attestazione di idoneità del personale e dei mezzi.

Il corretto svolgimento del servizio antincendio e dei servizi ausiliari, anche quando svolti dal Corpo, dovrebbero ricadere sotto il coordinamento e la responsabilità dell'operatore aeroportuale.

10.2.8. *L'ENAV S.p.A.*

Considerata l'esigenza di procedere al recepimento della normativa ICAO (DOC 9774, DOC 9388, DOC 8335, DOC 9389), e tenuto conto delle indicazioni di EUROCONTROL e dell'Unione europea relativamente al progetto « cielo unico europeo » (cd. *«Single Sky»*), si ritiene necessaria una revisione delle competenze dell'ENAV S.p.A., sia in relazione al ruolo di ENAC, sia in relazione all'istituzione dell'operatore aeroportuale, in modo da escludere qualsiasi possibile interpretazione soggettiva sulle sue responsabilità e attribuzioni.

Si ricorda che, nell'ambito del progetto *«Single Sky»*, che dovrebbe essere realizzato entro il 31 dicembre 2004, e che dovrebbe definire un quadro comunitario per la fornitura dei servizi di navigazione aerea, si afferma la necessità di separare l'attività di regolamentazione, e di controllo sul rispetto delle regole, dall'attività puramente gestionale offerta dai fornitori di servizi. Il progetto implica inoltre che gli Stati membri riconoscano reciprocamente le rispettive autorizzazioni, e che la gestione dei servizi di navigazione aerea possa essere affidata anche ad un fornitore autorizzato da uno degli Stati dell'Unione diverso da quello nel quale si svolge il servizio. La normativa comunitaria in corso di approvazione ammette comunque che il servizio di controllo del traffico aereo possa essere esercitato in regime di monopolio in determinati spazi aerei, nel rispetto delle indicazioni previste dalla stessa normativa.

In questo quadro, si può prospettare una revisione delle competenze di l'ENAV S.p.A. che configuri nettamente tale soggetto come un fornitore dei servizi di assistenza al volo — servizi essenziali di pubblica utilità — sia in rotta che in terminale, mentre la funzione regolamentare e certificativa dovrebbe passare ad ENAC, che provvederà a realizzare un sistema regolamentare in conformità agli Annessi ICAO e alle normative ESARRs emesse da EUROCONTROL.

Pertanto ENAV dovrà essere soggetta a certificazione da parte di ENAC, al quale competono, secondo la disciplina generale già delineata, anche poteri di vigilanza e di controllo.

Sugli aeroporti la fornitura dei servizi di competenza dovrebbe avvenire in coordinamento con l'operatore aeroportuale.

Sembra comunque più congruo che ad ENAV appartengano le attrezzature e gli apparati necessari per lo svolgimento dei servizi di assistenza al volo.

Lo svolgimento del servizio radiomisure dovrebbe essere effettuato da società certificata da ENAC e sulla base di criteri regolamentari stabiliti. Le omologazioni degli apparati ed i controlli periodici sarebbero, comunque, sotto la responsabilità di ENAC.

L'ENAV S.p.A. dovrebbe poi continuare a garantire, oltre che ATS/ATM/CNS, anche la fornitura ai piloti delle informazioni meteorologiche elaborate dal Servizio meteo nazionale, nonché ad attivare il SAR/AMI attraverso il servizio di *alerting*.

Ad ENAV competerebbe, infine, interagire con Eurocontrol per quanto attiene l'IFPS/CFMU (*Integrated flight plan processing system*).