

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 accompagnato 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 dell'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.

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

8.1. 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) gerarchizzazione decisionale ed individuazione univoca delle responsabilità e delle funzioni.

Per raggiungere tali obiettivi, il sistema dell'aviazione civile dovrebbe essere caratterizzato da una chiara e netta separa-

zione 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 (*v.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).

8.2. 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.

8.2.1 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.

8.2.2 *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.

8.2.3 *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.

Nel contesto regolamentare delineato dall'ICAO non è prevista la figura del direttore di aeroporto, contemplata invece dall'ordinamento italiano come unico esempio tra le legislazioni nazionali.

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, conseguentemente a quanto sopra riportato, 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 garan-

tire 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 di tutti i 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.

8.2.4 *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 at-

tuazione 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 sia congruente con il 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 ae-

romobili 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.

8.2.5 *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.

8.2.6 *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, eccetera)

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.

8.2.7 *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.

8.2.8. *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 » (cosiddetto « *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*).

