



CIRCOLARE

SERIE AEROPORTI

Data: 16/01/2006

APT-20

Oggetto: Modifiche delle funzioni e del ruolo delle Direzioni Aeroportuali dell'E.N.A.C. alla luce delle nuove disposizioni legislative e regolamentari.

1. PREMESSA - IL NUOVO QUADRO NORMATIVO

In questi ultimi anni, il trasporto aereo è stato interessato da profondi cambiamenti normativi in ambito comunitario e nazionale volti a favorire la privatizzazione e la liberalizzazione del settore.

Si è così assistito ad un progressivo trasferimento a società di capitale di funzioni di esercizio di servizi di pubblica utilità riguardanti:

- la gestione dell'aeroporto quale complesso di beni e servizi destinati alle attività aeronautiche civili;
- l'organizzazione dell'impresa aeroportuale, tale da garantire l'ottimizzazione delle risorse disponibili per la produzione di attività e di servizi di adeguato livello qualitativo, nel rispetto dei principi di sicurezza, efficienza, efficacia ed economicità di gestione e l'erogazione dei servizi con continuità e regolarità, secondo regole d'imparzialità e di non discriminazione dell'utenza.

Quanto sopra, in base ai seguenti provvedimenti:

- Legge 23.12.1992, n. 498;
- Legge 24.12.1993, n. 537;
- Decreto legislativo 28.06.95, n. 251;
- D.M. 12.11.97, n. 521;
- Circolare 20.10.99, n. 12479 AC;
- Contratto di Programma, secondo la Delibera C.I.P.E. del 24.04.1996.

La liberalizzazione del trasporto aereo ha comportato cambiamenti organizzativi e la necessità che gli strumenti giuridico-amministrativi di affidamento di funzioni, non siano più

connessi esclusivamente a provvedimenti concessori, ma anche ad altri tipi di provvedimenti che meglio si adattano ad un sistema di libero accesso al mercato.

Esempi di tale nuova impostazione in ambito aeroportuale sono le attestazioni di idoneità per i fornitori di servizi di assistenza a terra, mentre le concessioni restano lo strumento di affidamento delle gestioni aeroportuali.

La disciplina complessiva dei rapporti tra amministrazione concedente ed i gestori aeroportuali, si basa oggi su vari strumenti: dall'affidamento della gestione totale, alle convenzioni di gestione parziale o ai provvedimenti di anticipata occupazione dei beni (art. 38 Cod. Nav.), all'autorizzazione ex art. 17 della legge n. 135/97. Con tali provvedimenti si è determinata, altresì, la trasposizione in capo a tali soggetti di alcune funzioni pubbliche in coerenza con l'evoluzione normativa.

Il legislatore, tuttavia, né con la privatizzazione, né con la liberalizzazione, ha inteso introdurre innovazioni sull'espletamento di funzioni di polizia di aerodromo o della navigazione aerea, che restano incardinate nella pubblica autorità.

Altro importante cambiamento è derivato dall'introduzione del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" e dalla certificazione degli stessi. La certificazione dell'aeroporto infatti attesta la conformità delle caratteristiche fisiche delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali ai requisiti di sicurezza previsti dal Regolamento e, nel contempo, l'adeguatezza dell'organizzazione aziendale del gestore, capace di assicurare il mantenimento degli standard di sicurezza e di funzionalità dello scalo.

Il medesimo gestore, in virtù del rapporto di concessione e della certificazione dell'aeroporto, diventa responsabile della conduzione complessiva e dell'operatività dello scalo.

Con la legge 09.11.2004, n. 265, si è avuta un'ulteriore evoluzione dell'assetto normativo, e cioè:

- la delega al governo per la revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione;
- l'individuazione dell'ENAC quale "unico ente regolatore e garante dell'uniforme applicazione delle norme" del settore;
- l'inserimento per i concessionari dell'obbligo di fornire all'ENAC informazioni e documenti relativi anche ai rapporti di natura commerciale;
- la modifica degli articoli 801 ed 802 del Codice della Navigazione, che ricollocano all'interno di una attività ispettiva programmata i controlli da effettuarsi da parte dell'ENAC sugli aeromobili e prevedono, altresì, una serie di ipotesi interdittive al decollo.

La citata legge n. 265/2004 richiede inoltre di:

- individuare con DPR gli aeroporti di rilevanza nazionale, cioè quelli considerati nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato;
- adeguare le convenzioni di gestione già stipulate, ivi comprese quelle affidate con legge speciale, a prescrizioni che permettano la verifica da parte dell'ENAC della sussistenza dei requisiti che ne hanno determinato il rilascio, con l'inserimento anche di disposizioni necessarie per una più adeguata azione di vigilanza e controllo;
- adottare a cura dell'ENAC un Regolamento di Scalo, al fine di indicare le modalità e gli strumenti operativi necessari a garantire lo svolgimento delle attività aeroportuali riguardanti, ad esempio:

- la movimentazione degli aeromobili nell'area di manovra;
- l'assegnazione delle piazzole di sosta degli aeromobili e la movimentazione sui piazzali;
- l'informazione all'ENAC, all'ENAV, ai vettori ed agli altri enti interessati, in relazione alla riduzione del livello del servizio e ad interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché in ordine alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime in concessione.

Gli indirizzi della legge n. 265/04 sono stati confermati nel loro complesso dal D.leg.vo n. 96 del 9 maggio 2005, che ha rinnovato la parte aeronautica del Codice della Navigazione che, all'art. 687, definisce ENAC "unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile".

Da quanto sopra descritto discende la necessità da parte dell'ENAC di adeguare il proprio ruolo ed il proprio assetto organizzativo, in particolare quello territoriale, in modo tale da interpretare in maniera adeguata le disposizioni vigenti, ciò, anche in aderenza agli impegni assunti dal Paese in ambito internazionale ed alle aspettative di modernizzazione del sistema.

2. SCOPO

Scopo della presente circolare è di descrivere il nuovo ruolo e funzioni assegnate dall'ente alle proprie Direzioni Aeroportuali che operano in aeroporti ove è identificato un gestore aeroportuale, specificando anche le modifiche organizzative ed il loro impatto sulle responsabilità gestionali dei soggetti che operano sugli aeroporti dove si svolge il traffico commerciale.

Vengono inoltre indicate le modalità per l'attuazione del cambiamento organizzativo e funzionale, in modo che i vari soggetti coinvolti possano esserne informati.

Conseguentemente la presente circolare non si applica agli aeroporti a gestione diretta da parte dell'ENAC.

3. RUOLI E RESPONSABILITA' IN AMBITO AEROPORTUALE

Per quanto sopra, è chiaro che lo scenario delle attribuzioni e delle responsabilità dei vari soggetti operanti in aeroporto risulta così modificato:

- L'ENAC è l'autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile, nonché di coordinamento delle amministrazioni e degli enti pubblici presenti in aeroporto, dotata dei poteri di polizia di aerodromo e della navigazione;
- il gestore, responsabile dell'impresa aeroportuale, esercita:
 - l'amministrazione e la gestione delle infrastrutture, degli impianti e dei servizi di controllo di sicurezza affidatigli in concessione (legge 28 febbraio 1992, n. 217);
 - il coordinamento e controllo delle attività degli operatori privati presenti in aeroporto;
 - l'assegnazione delle piazzole di sosta agli aeromobili;
 - la comunicazione ad ENAC, ad ENAV e, in alcuni casi, ai vettori ed agli enti interessati, degli eventi che causano la riduzione del livello del servizio;

- la segnalazione di interventi sull'area di movimento, di presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime in concessione.
- L'ENAV, fornitore dei servizi di assistenza al volo, è responsabile delle operazioni in sicurezza degli aeromobili e veicoli nell'area di manovra e, in coordinamento con il gestore, della movimentazione degli aeromobili sull'apron; inoltre, cura la gestione e manutenzione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) di sua competenza;
- gli enti di stato (Polizia di frontiera, Guardia di Finanza, Dogana, ecc.), continuano ad avere competenze specifiche istituzionali essenziali allo svolgimento delle attività aeroportuali;
- gli utenti aeroportuali, categoria che comprende tutti gli esercenti di attività di volo con o senza remunerazione, utilizzano le infrastrutture aeroportuali nel rispetto delle norme vigenti e di quanto previsto dal Regolamento di Scalo;
- i prestatori di servizi di assistenza a terra, a terzi o in autoproduzione, operano secondo le previsioni del D.lgs. n. 18/99 con rispetto a quanto previsto nel Regolamento di Scalo;
- i prestatori di attività non aeronautiche, sono presenti sull'aeroporto allo scopo di offrire servizi per i passeggeri con rispetto a quanto previsto dal Regolamento di Scalo.

4. FUNZIONI E RUOLO DELLE DIREZIONI AEROPORTUALI

L'ENAC ha un nuovo "Regolamento dell'Organizzazione e del Personale" in linea con le mutate disposizioni legislative e con un chiaro indirizzo di decentramento funzionale.

Le strutture territoriali dell'ENAC sono state organizzate in tre aree regionali, denominate Direzione Regionale Nord, Centro e Sud, con responsabilità amministrative e di coordinamento sulle Direzioni ricomprese nell'ambito territoriale di competenza.

Le funzioni della Direzione Aeroportuale sono state anch'esse adeguate e modulate in particolare sulle attività ispettive e di vigilanza.

Sugli scali dove è presente il gestore, la Direzione Aeroportuale non ha più la funzione di garantire l'ordinato svolgimento delle attività aeroportuali ma, bensì, il compito di vigilare che le attività assicurate dagli altri soggetti siano conformi alle procedure approvate e riportate nel Regolamento di Scalo e nel Manuale di aeroporto, e raggiungano l'obiettivo della gestione dell'aeroporto e del traffico aereo in condizioni di sicurezza e con il previsto livello di qualità del servizio. La Direzione Aeroportuale svolge inoltre le attività previste ex lege (T.U. 30 marzo 1957, n. 361, art. 50; Legge 24 novembre 1981, n. 689; L. 26 ottobre 1995, n. 447, ecc.).

Questa netta distinzione di funzioni tra l'ENAC e i vari attori operanti sugli scali è conforme alla politica normativa europea che intende separare l'attività di gestione da quella di regolazione e vigilanza.

In adesione a tale impostazione, i documenti organizzativi dell'ENAC specificano i compiti delle Direzioni Aeroportuali, come segue:

- rilasciare le concessioni negli aeroporti a gestione diretta e rilasciare, ove previsto, il proprio assenso alle subconcessioni, nel caso di aeroporti con gestore;
- verificare il rispetto del contratto di programma da parte dei gestori;
- assicurare la vigilanza sui gestori, sui fornitori dei servizi di assistenza;
- vigilare sul rispetto della qualità dei servizi e della carta dei diritti del passeggero;
- provvedere al rilascio e al rinnovo delle licenze aeronautiche, delle abilitazioni, attestazioni ed autorizzazioni;
- provvedere all'immatricolazione e al rilascio dei certificati e documenti di bordo degli aeromobili;
- provvedere alla trascrizione e cancellazione dell'esercizio degli aeromobili e dei diritti reali di proprietà;
- assicurare il monitoraggio dei servizi di linea nazionali e intracomunitari;
- assicurare la vigilanza sulle aviosuperfici ed elisuperfici non occasionali;
- provvedere all'effettuazione dei controlli sugli operatori nazionali ed esteri
- assicurare la vigilanza sui gestori, o sulle imprese autorizzate al fine del rispetto di quanto previsto nel Piano Nazionale di Sicurezza e da ogni altra normativa in materia;
- assicurare il rilascio e il rinnovo del certificato di addetto alla sicurezza aeroportuale;
- assicurare l'attività di registrazione e controllo delle organizzazioni di addestramento registrate;
- assicurare il monitoraggio dell'attività di verifica delle condizioni operative degli aeroporti effettuata dai gestori;
- verificare la corretta destinazione dei fondi relativi all'art. 17 del D.lgs. n. 67/97;
- assicurare il rilascio della certificazione alle imprese di sicurezza ed agli altri operatori ove previsto (agenti regolamentati, imprese di catering, ecc).

Tali compiti, alla data attuale, sono già completamente esercitati dalle Direzioni Aeroportuali o sono in via di trasferimento dalle strutture centrali dell'Ente alle Direzioni Aeroportuali.

Le Direzioni Aeroportuali sono, altresì, titolari delle attribuzioni previste dal Codice della Navigazione in materia di:

- a. funzioni di polizia di aerodromo e della navigazione, nonché attività di polizia giudiziaria (artt. 1235, 1236 Cod. Nav.);
- b. emanazione di ordinanze (art. 718 Cod. Nav.);
- c. procedimenti per la contestazione e la sanzione di illeciti amministrativi (Legge n. 689/81, DPR n. 571/82);
- d. esecuzione di visite di controllo sugli aeromobili e verifica dei documenti di bordo obbligatori, in base a programmi nazionali e comunitari (art. 801 Cod. Nav.);
- e. divieto di approdo degli aeromobili (art. 806 Cod. Nav.);
- f. divieto di partenza degli aeromobili (art. 802 Cod. Nav.);
- g. vigilanza sul trasporto delle armi e munizioni e di merci vietate o pericolose (artt. 816, 817 Cod. Nav. e L. n. 694/74);
- h. vigilanza sull'attività dei concessionari dei servizi aerei (art. 787 Cod. Nav.) e sulle disposizioni in materia di voli non di linea, di lavoro aereo e di scuole di pilotaggio;
- i. adozione dei piani di emergenza e soccorso;
- j. approvazione di NOTAM, SNOWTAM nei casi previsti dal capitolo 8 del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti";
- k. autorizzazione per l'accesso di persone e mezzi in ambito aeroportuale;
- l. coordinamento degli enti di stato;
- m. adozione del Regolamento di Scalo, ai sensi della legge 265/04, secondo la Circolare APT-19.

Le Direzioni Aeroportuali sono, altresì, titolari di competenze affidate loro da leggi e disposizioni amministrative (ad esempio: art. 5 DM 31.10.1997 e DPR 5.8.1988, n. 404).

5. L'ATTIVITA' ISPETTIVA E TECNICO-AMMINISTRATIVA

Per garantire le funzioni sopra elencate, l'organizzazione della Direzione Aeroportuale è stata sostanzialmente modificata. Il concetto di Unità Operativa della Direzione, introdotta con la Circolare APT-08B, risulta superato non essendo più attribuite alla Direzione Aeroportuale competenze di tipo gestionale.

Il nuovo ruolo impone invero un orientamento improntato più alla vigilanza piuttosto che al presidio ininterrotto ai fini operativi e gestionali dell'aeroporto, conseguentemente, viene ad assumere sempre maggiore rilevanza la funzione ispettiva.

Ciascuna Direzione Aeroportuale ha una o più funzioni di coordinamento alla quale è assegnato personale con qualificazione di ispettore aeroportuale, nonché personale tecnico-amministrativo. Il coordinamento aeroportuale garantisce l'esecuzione dell'intero procedimento amministrativo di competenza.

In alcuni aeroporti dove non ha sede la Direzione Aeroportuale e dove si effettua attività di trasporto commerciale, sono stati stabiliti Uffici Aeroportuali che in sede locale svolgono le funzioni della Direzione Aeroportuale.

Gli ispettori aeroportuali sono specializzati in almeno uno dei seguenti settori tipici dell'attività aeroportuale:

- flight safety;
- aerodrome safety;
- handling;
- security;
- carta dei diritti del passeggero/qualità dei servizi.

Una specifica formazione, al fine del raggiungimento di una idonea preparazione, è prevista a favore di tali figure ispettive per l'esecuzione dei singoli processi ispettivi.

In funzione delle esigenze aeroportuali, l'attività ispettiva è, di norma, svolta durante l'orario di servizio della Direzione Aeroportuale. L'attività ispettiva può essere svolta in orari diversi (es. notturni) ed anche nei giorni di sabato e festivi, secondo programmi preventivamente organizzati o a seguito di particolari ed imprevedibili situazioni contingenti.

L'attività ispettiva è svolta eseguendo controlli a campione su base programmata o in base ad esigenze particolari e sarà caratterizzata dalla formalizzazione del risultato sugli accertamenti eseguiti e dall'uso sistematico di strumenti informatici.

Eventuali rilievi emersi dall'attività ispettiva saranno gestiti secondo le normali tecniche di auditing, identificando azioni correttive e vigilando sulla loro implementazione secondo i tempi concordati.

Qualora, durante l'attività ispettiva, emergano violazioni di norme che assumono fattispecie di illecito, l'ispettore aeroportuale curerà la redazione del verbale di contestazione ai sensi D.lgs. n. 689/81 (art. 1235 Cod. Nav) e tutte le fasi successive del procedimento.

L'espletamento delle proprie funzioni sarà assicurato da ciascuna Direzione Aeroportuale mediante l'organizzazione di un orario di servizio connesso all'operatività dell'aeroporto e mediante la programmazione di turni di reperibilità.

In caso di assenza del Direttore Aeroportuale o del suo delegato e fino al suo arrivo, il funzionario reperibile rappresenta l'ENAC nelle eventuali situazioni di crisi (NOTAM, provvedimenti di urgenza, ecc.).

A maggior chiarimento del nuovo ruolo assunto dall'organizzazione aeroportuale dell'ENAC, si riportano nel seguito alcune specificazioni sulle funzioni che prevedono nel loro svolgimento un interfaccia fra l'ENAC, il gestore aeroportuale, gli altri soggetti e gli enti operanti in aeroporto.

6. FUNZIONI DI POLIZIA – ATTIVITA' AUTORITATIVA

Le funzioni di polizia e l'attività autoritativa connessa non sono modificate dal nuovo quadro normativo, pertanto, le Direzioni Aeroportuali continueranno ad espletare le suddette funzioni come evidenziato nel paragrafo precedente.

In tal senso saranno predisposte procedure nel Regolamento di Scalo.

7. TESSERAMENTO AEROPORTUALE

L'ENAC attribuisce al tesseramento aeroportuale una valenza che va al di là della pur importante funzione di autorizzazione all'accesso di persone e mezzi in ambito aeroportuale. Infatti, la vigilanza sul numero e le finalità di accesso delle persone e dei mezzi in aeroporto assume, accanto alla preminente funzione di "security", anche una delicata funzione proattiva in merito al corretto funzionamento generale di un'area indubbiamente atipica quale può essere definito l'"air side" aeroportuale.

Inoltre, non va sottovalutata l'importanza del tesseramento quale procedimento che vede la Direzione Aeroportuale formalizzare l'azione di verifica di vari enti di stato.

Nel caso di autorizzazioni di tipo provvisorio, da rilasciare nei periodi di assenza di un responsabile ENAC in aeroporto, come già accade in alcuni aeroporti, tale attività potrà essere delegata ad un ente di stato o, in alternativa, al gestore aeroportuale, in base ad una procedura concordata.

Sulla materia del tesseramento aeroportuale, sarà predisposto uno schema di procedura tipo, da inserire nel Regolamento di Scalo, che, nel ribadire le funzioni autoritative di ENAC, assegnerà al gestore aeroportuale i compiti di svolgimento del procedimento e rilascio materiale del documento di accesso, ovvero di ritiro della tessera di accesso e di conduzione di automezzi quando necessario a prevenire eventi che possano pregiudicare la sicurezza delle operazioni in area di movimento.

8. EMISSIONE DEI NOTAMS

Come è noto, l'ENAV, mediante la pubblicazione di AIP-ITALIA, di Aeronautical Information Circulars (AIC), e dei NOTAMs, fornisce le informazioni aeronautiche.

Le informazioni per la condotta delle operazioni sono rese disponibili all'utenza dall'ENAV anche tramite il proprio ufficio aeroportuale "ARO" (Air Traffic Services Reporting Office).

Il "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti", al capitolo 8, dedicato alle informazioni aeronautiche, riporta quali siano le informazioni che, secondo la normativa internazionale, devono essere fornite ai piloti ed agli operatori aeronautici mediante NOTAM in aggiunta a quelle riportate in AIP-ITALIA. Tali informazioni sono fornite all'ARO dal gestore e dall'ENAV stessa per gli impianti direttamente gestiti o per i servizi da essa forniti, al fine della predisposizione del NOTAM che, prima di essere emesso, dovrà essere approvato dalla Direzione Aeroportuale.

Quando, in ottemperanza al capitolo 8 del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" ed alle procedure aeroportuali, con breve preavviso si verifichi la necessità di emettere un NOTAM, il gestore, ovvero l'ENAV per la materie di sua competenza, ne predisporranno il testo dandone contestuale informazione all'ENAC per l'approvazione del contenuto. Nel caso in cui non vi sia presente in aeroporto un responsabile ENAC, l'informativa dovrà essere data al recapito telefonico di reperibilità messo a disposizione dalla Direzione Aeroportuale. Il funzionario in reperibilità fornirà il proprio assenso su un'utenza registrata di ENAV.

Nel caso, invece, le informazioni urgenti interessino i servizi antincendio e soccorso assicurati dal Corpo Nazionale dei VV.F., saranno trasmesse dai VV.F. all'ENAV e, contestualmente, all'ENAC ed al gestore.

9. OPERAZIONI IN BASSA VISIBILITA'

L'attivazione di procedure per le operazioni in bassa visibilità (LVP) dipende dalla configurazione dell'aeroporto e dalle strutture disponibili e, di norma, è collegata ad una misurazione "RVR/base delle nubi" in condizioni meteo in peggioramento.

Su indicazione dell'ENAV, l'applicazione di tutte le procedure LVP sarà direttamente attivata dal gestore aeroportuale allorché si realizzeranno le condizioni previste dal Manuale di aeroporto emesso all'atto della certificazione ENAC.

Mediante programmi ispettivi, l'ENAC vigilerà sulla corretta gestione delle LVP.

10. PIANI DI EMERGENZA

I piani di emergenza aeroportuale servono per affrontare in modo organizzato eventi potenzialmente pericolosi che si possono verificare nell'operatività aeroportuale ed hanno l'obiettivo di minimizzare gli effetti dell'evento, con particolare attenzione alla salvaguardia delle vite umane, dei beni e dell'ambiente ed al mantenimento delle operazioni in aeroporto. I piani contengono le procedure per coordinare l'azione dei vari soggetti aeroportuali e non, interessati all'emergenza.

Le Direzioni Aeroportuali, in conseguenza di quanto di seguito riportato, provvederanno ad aggiornare o a richiedere l'aggiornamento delle relative pianificazioni.

10.1 Piano di emergenza aeroportuale - incidente aereo

Questo piano viene applicato in caso di incidente e/o inconveniente grave in applicazione di quanto riportato dal "Regolamento per le costruzioni e l'esercizio degli aeroporti", dalla Circolare APT-16 e dalla Circolare APT-18.

L'esecuzione del piano prevede, in funzione della gravità dell'evento, l'intervento di soggetti interni ed esterni all'aeroporto. Ciascun soggetto nel corso delle varie fasi dell'emergenza assume la responsabilità tecnica del proprio intervento e partecipa, per il tramite di un proprio rappresentante qualificato, ai lavori del cosiddetto "Centro Operativo per l'emergenza".

Rimane di competenza dell'ENAC l'emanazione dei necessari provvedimenti aeronautici.

Nel caso di interruzione parziale o totale dell'operatività aeroportuale, prima della sua ripresa, il gestore verificherà l'avvenuto ripristino delle condizioni di agibilità aeroportuale e darne comunicazione alla Direzione Aeroportuale per i provvedimenti di competenza.

Il piano sarà adottato dalla Direzione Aeroportuale su proposta del gestore, sentiti l'ENAV e gli altri enti interessati. Ai fini della sua adozione, la Direzione Aeroportuale verificherà anche la sua compatibilità con analoghi documenti predisposti da altri enti territoriali esterni all'aeroporto, interessati alla gestione delle emergenze (Prefettura, Capitaneria di Porto, Protezione Civile, ecc.).

10.2 Piano Security

In materia di security rimane di competenza dell'ENAC l'emanazione dei provvedimenti aeronautici connessi all'esercizio dei poteri di polizia. Permangono, invece, in capo all'Autorità di Pubblica Sicurezza i compiti di coordinamento operativo del dispositivo di sicurezza aeroportuale ed al gestore aeroportuale i compiti di comunicazione e raccordo operativo stabiliti dal "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti".

10.3 Piano per il Soccorso a mare

Il soccorso a mare è competenza dell'organismo preposto al soccorso marittimo, ai sensi dell'art. 830 Cod. Nav. e del DPR 28/09/1994, n. 662. Il predetto organismo è, altresì, tenuto ad inviare apposito rapporto sugli interventi effettuati e sui soccorsi aeronautici prestati, nonché ogni utile elemento, alla Direzione Aeroportuale e all'ANSV per i relativi accertamenti ed incombenze di competenza.

11. COMITATI AEROPORTUALI

L'evoluzione legislativa e regolamentare oggetto della presente Circolare e, soprattutto, la connessa variazione delle competenze e funzioni delle Direzioni Aeroportuali, impongono alcune considerazioni anche in materia di Comitati aeroportuali.

Indipendentemente da tali considerazioni, è evidente che tra i compiti della Direzione Aeroportuale rimane quello di convocare riunioni "ad hoc" per l'analisi di criticità evidenziate

dall'attività di vigilanza svolta in aeroporto (safety, security, handling, carta dei servizi, carta dei diritti del passeggero, ecc.).

11.1 Comitato di Sicurezza Aeroportuale (C.S.A.)

Le problematiche di sicurezza, intesa nell'accezione di "security", continuano a rimanere di competenza delle Direzioni Aeroportuali, in concorso con il Ministero dell'Interno e con le altre amministrazioni ed enti pubblici presenti in aeroporto.

Il Comitato di Sicurezza Aeroportuale, in quanto sede appropriata per il coordinamento e per la disamina delle problematiche di sicurezza in argomento, continua ad essere convocato e presieduto dal Direttore Aeroportuale o suo delegato, rimanendone invariati gli ambiti di competenza e la composizione vigenti.

11.2 Commissione Aeroportuale per la Sicurezza Operativa (C.A.S.O.)

Con l'evoluzione normativa in argomento ed inoltre con la certificazione dell'aeroporto, le attività di safety trovano la loro naturale sede di approfondimento e verifica nel gestore e nel "Sistema di gestione della Sicurezza" (SMS), così come riportato nelle pertinenti procedure inserite nel Regolamento di Scalo e nel Manuale di aeroporto e nella Circolare predisposta dall'ENAC in materia di SMS.

Per quanto sopra, non è più necessario mantenere la Commissione Aeroportuale per la Sicurezza Operativa (CASO). Le varie Direzioni Aeroportuali ne ufficializzeranno la soppressione a tutti i soggetti aeroportuali.

Rimane ad ENAC il compito di vigilanza sull'adeguatezza proattiva e reattiva del gestore aeroportuale e dei vari soggetti interessati.

12. UFFICIO OGGETTI RINVENUTI

In coerenza con il nuovo ruolo che la riforma del Codice attribuisce all'ENAC, che, come già evidenziato nella presente Circolare, è autorità di regolazione, certificazione e vigilanza e non prevede l'esecuzione della gestione operativa di servizi aeroportuali, l'attività relativa agli oggetti rinvenuti sarà trasferita al gestore che la effettuerà secondo le modalità e procedure precedentemente utilizzate dall'ENAC, da riportare nel Regolamento di Scalo.

13. AGGIORNAMENTO DELLE DISPOSIZIONI E DELLE ORDINANZE

Alla luce dei citati provvedimenti legislativi e regolamentari e dei contenuti della presente Circolare, le Direzioni Aeroportuali aggiorneranno le disposizioni vigenti in aeroporto, nonché i piani di emergenza aeroportuale. Analogo aggiornamento sarà effettuato a cura delle strutture centrali dell'Ente per le Circolari, Procedure Operative e Manuali di aeroporto.

Conseguentemente, la Circolare APT 08B sarà coerentemente aggiornata.

14. ENTRATA IN VIGORE

In applicazione della presente Circolare, le Direzioni Aeroportuali metteranno in atto le iniziative organizzative necessarie per l'esercizio del loro nuovo ruolo ed emetteranno in conseguenza il provvedimento per l'abolizione delle Unità Operative.

Il Direttore Generale
Com.te Silvano Manera