

controllo) fa capo alle strutture periferiche opportunamente coordinate per assicurare unicità di comportamento.

6.4 E' prevista anche l'area professionale cui appartengono i dipendenti che svolgono le attività di progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio degli aeromobili e delle infrastrutture ed impianti aeroportuali ed in genere tutte le attività di tipo professionale di competenza dell'Ente ed infine l'area per i servizi amministrativi e contabili.

6.5 In dettaglio, sono previste nove strutture di aree, coordinate da tre dipartimenti, uno per le strutture e le attività relative alla sicurezza, uno per quelle economiche attinenti alle gestioni aeroportuali e del trasporto aereo ed uno per l'amministrazione competente per le strutture risorse umane e amministrazione e finanza.

Fanno capo direttamente al Direttore generale sette servizi di livello dirigenziale con funzioni di supporto.

6.6 La rete periferica è strutturata su tre diverse aree: quella del coordinamento circoscrizioni territoriali cui fanno capo 21 circoscrizioni territoriali (aeroportuali nella precedente configurazione), quella del Sistema direzionale di Roma e della circoscrizione aeroportuale di Roma Fiumicino con competenza su Roma Ciampino e Roma Urbe e sul servizio sicurezza volo di Roma, di Napoli e sul servizio infrastrutture aeroportuali, quello di Milano a Malpensa da cui dipende Linate, il servizio sicurezza volo Milano e il servizio infrastrutture portuali.

6.7 L'organico ammonta a 1317 unità così ripartito:

un vice direttore generale

n. 3 dirigenti di coordinamento compartimentale

n. 8 dirigenti di area

n.63 dirigenti
n.186 di 1^a qualifica professionale laureato
n. 85 di 2^a qualifica professionale diplomato
n.921 amministrativi ed operativi
n.50 ispettori di volo

L'Ufficio di controllo interno previsto nella pianta organica non risulta ancora costituito.

6.8 La unificazione in una sola struttura delle funzioni di controllo sull'uomo e sull'ambiente e quelle sulla macchina che prima facevano capo a Civilavia ed al RAI, conseguita con il regolamento di organizzazione, costituisce la condizione per realizzare quel processo di integrazione operativa tra le due entità necessario per razionalizzare e rendere più incisivo ed efficiente il ruolo della componente pubblica nel settore.

6.9 Di fronte al prolungarsi della situazione di precarietà degli assetti organizzativi, il Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo sull'Ente ha segnalato la esigenza di provvedere con sollecitudine a garantire il normale funzionamento di tutti gli Uffici e Servizi dell'Ente previsti dal regolamento di organizzazione, sembrando inammissibile che al normale funzionamento non si addivenga dopo tre anni dalla istituzione dell'Ente in presenza di costi crescenti di funzionamento e di spese di personale.

PARTE SECONDA – ATTIVITA' ISTITUZIONALE

7. La sicurezza

7.1 Sicurezza. L'ENAC si configura come ente regolatore del settore nello svolgimento dei compiti di sorveglianza sulla sicurezza (safety oversight) attribuite alle Autorità nazionali dell'aviazione civile.

Come noto, è l'ICAO l'Organismo che, per tutta la comunità internazionale, garantisce lo sviluppo degli standards minimi comuni e definisce i livelli base di operatività degli Organismi nazionali preposti alla verifica di tali standard.

A livello europeo operano le JAA - Joint Aviation Authorities - che, sotto l'egida dell'ECAC (la conferenza europea delle aviazioni civili), definiscono, in materia di sicurezza del volo, normative e procedure comuni europee (JAR) che sono adottate mediante regolamento ed immediatamente rese applicabili nei Paesi membri.

7.2 Secondo l'ICAO il sistema di sorveglianza sulla sicurezza impone alle singole Autorità nazionali di:

- apprestare una adeguata organizzazione che consenta di assolvere alle responsabilità definite nella convenzione di Chicago;
- definire ed adottare una normativa conforme agli standard Annessi alla convenzione;
- organizzare ed attuare un regime di verifiche adeguate sul rispetto della normativa sulla sicurezza.

7.3 Dal 19 al 30 giugno 2000, nell'ambito del programma USOAP - Universale Oversight Audit Program - l'Enac ha ricevuto la visita del team ICAO che aveva il compito "di accertare la capacità di supervisione della sicurezza dell'Enac in Italia e di verificare che essa sia conforme agli standards ICAO e alle Pratiche raccomandate così come stabilito negli Annessi 1, 6, 8 della convenzione di Chicago".

Il resoconto della missione assume un rilevante interesse nella misura in cui fornisce un quadro esauriente delle condizioni organizzative ed amministrative di funzionamento del sistema ed esprime valutazioni in ordine alla qualità ed affidabilità dello stesso, delle varie strutture operative e delle procedure seguite.

Il team ispettivo ha ritenuto esauriente il complesso regolamentare per la sicurezza e rispondente agli standard dell'Annesso 1 la regolamentazione sul rilascio delle licenze; conforme ai requisiti il sistema di certificazione e sorveglianza degli operatori aerei ed efficiente il settore della certificazione e della sorveglianza sulla navigabilità degli aeromobili e delle imprese di manutenzione ma ha evidenziato la necessità di migliorare il coordinamento delle componenti tecniche ed operative, di proseguire nell'integrazione delle strutture, di incrementare le risorse ispettive e le attività di verifica sugli operatori del trasporto aereo.

Il piano delle azioni predisposto dall'Ente per dare seguito alle raccomandazioni formulate è stato accettato dall'ICAO e dovrà essere puntualmente realizzato prima delle successive verifiche di ottemperanza.

7.4 Sulla concreta possibilità dell'Ente di poter rispettare gli impegni presi in materia di sicurezza milita il forte impegno delle strutture responsabili; tuttavia, in ordine alle raccomandazioni che attengono agli assetti organizzativi, deve prendersi atto che non può dirsi ancora completato il processo costitutivo ed ovviamente neppure iniziato quello di potenziamento della componente tecnico-ispettiva e costituire motivo di preoccupazione i persistenti accenni al riaccendersi di un clima conflittuale a causa delle tensioni accumulate nella prima fase di sistemazione del personale (tabelle di equiparazione) e delle non poche aspettative maturate sul nuovo contratto, destinate, come l'esperienza dimostra, a prevalere sulle esigenze di servizio e sulle ragioni della utenza.

7.5 In attesa dell'effettiva integrazione delle preesistenti strutture, l'Ente, nei suoi primi due anni di vita, si è preoccupato di assicurare la continuità dell'azione di regolazione del sistema della sicurezza del volo, con la creazione di meccanismi ed organismi di coordinamento delle componenti tecniche ed operative in materia di certificazione e di controllo.

L'Enac ha, altresì, curato il recepimento nell'ordinamento nazionale, mediante l'aggiornamento del Regolamento Tecnico, delle normative operative internazionali allineando il nostro Paese agli standard europei, superiori, nella maggior parte dei casi, a quelli fissati dall'ICAO, nonché delle direttive (oltre 700 nel solo 1999) che prescrivono l'esecuzione di ispezioni e modifiche sugli aeromobili come conseguenza delle analisi sugli incidenti, sugli inconvenienti in esercizio e sulle anomalie di funzionamento o strutturali riscontrati nel corso dell'impiego o della manutenzione, molte delle quali in funzione di prescrizioni emesse dalle autorità.

Si è riconosciuto che il ruolo della struttura centrale è essenzialmente quello di dettare le regole per il governo della sicurezza e compito delle strutture territoriali svolgere le attività di sorveglianza.

7.6 Il settore della sicurezza aeronautica è tradizionalmente uno dei più regolati riguardando le specifiche normative, la progettazione, costruzione, ed esercizio degli aeromobili, la qualificazione del personale navigante, la costruzione e manutenzione degli aeroporti, la navigazione ed il controllo del traffico aereo.

Risponde, quindi, ad una apprezzabile logica di razionalizzazione l'avvio nel novembre del 1999, di un programma che, nell'arco di tre anni, dovrà dotare il settore della sicurezza di un corpo normativo organico che riunifichi i regolamenti, le circolari e le procedure di tutti i settori nei quali si esplica l'attività di sorveglianza.

7.7 E' stato approvato il nuovo regolamento delle tariffe (deliberazione consiliare del 12.4.2000) con elementi di novità rispetto a quelli emanati dagli Enti soppressi essendo stato adottato nella determinazione delle nuove tariffe il principio della corrispettività tra costi effettivi e prestazioni da rendere. Per effetto di quanto sopra le tariffe hanno subito una riduzione, pari, per le certificazioni relative alla sorveglianza ed al collaudo sulla costruzione di

nuovi aeromobili, al 5%, per quelle relative alla sorveglianza sull'esercizio degli aeromobili al 3,5%, per quelle concernenti le verifiche ispettive condotte in occasione dell'accettazione in Italia di nuovi aeromobili al 45% e per diritti di sorveglianza sulla locazione degli aeromobili al 13%.

E' prevedibile una ulteriore riduzione nel 2001 per effetto dell'allineamento delle tariffe italiane a quelle dei principali paesi europei accompagnata da un miglioramento dell'efficienza delle strutture e dalla riduzione dei tempi delle procedure.

Nell'ambito delle innovazioni caratterizzanti il Regolamento delle tariffe merita di essere segnalata quella relativa all'attività di sorveglianza sulla costruzione ed esercizio delle infrastrutture aeroportuali per la quale in precedenza era prevista la corresponsione di compensi a favore del personale dipendente che svolgeva tale attività di sorveglianza e collaudo.

Tali prestazioni sono state "istituzionalizzate" per cui tutte le attività legate alla progettazione ed esecuzione delle opere aeroportuali, come la supervisione sui progetti, la vigilanza, direzione lavori e collaudo viene curato del personale professionale dell'Ente che introiterà direttamente i diritti ed i compensi previsti per tali incarichi.

7.8 Nell'ambito delle relazioni con gli Organismi internazionali, è da registrare positivamente che l'Ente ha assicurato, dopo molti anni che ciò non accadeva, la presenza italiana alle riunioni degli organismi internazionali come ECAC, JAA e ICAO cui fanno capo le varie tematiche del trasporto aereo nonché la partecipazioni, con propri esperti, a tutti i Comitati principali delle JAA (Certification, Operations, Maintenance, Licensing, Research) ed alla maggior parte dei gruppi di lavoro specialistici.

7.9 Attività tecnica di sorveglianza. La certificazione delle imprese aeronautiche costituisce il principale strumento di garanzia della sicurezza; assume quindi fondamentale importanza l'attività di sorveglianza che le

strutture centrali e territoriali esercitano sull'organizzazione e sul funzionamento delle imprese aeronautiche ai fini del rilascio e del rinnovo del certificato di idoneità attestante il possesso da parte dell'impresa dei requisiti stabiliti dalla normativa aeronautica per lo svolgimento delle attività indicate nel certificato.

Nel periodo considerato la sorveglianza tecnica ha interessato 109 esercenti abilitati al trasporto pubblico passeggeri e merci di cui 23 svolgono attività di trasporto pubblico passeggeri di linea o charter; 130 esercenti di lavoro aereo o scuola, 190 ditte di manutenzione, oltre 600 aeromobili da trasporto, circa 2200 aeromobili di lavoro aereo, scuola o turismo, 2800 tecnici della manutenzione certificati per la rimessa in servizio degli aeromobili. A ciò si aggiungono 43 imprese di costruzioni aeronautiche, 7 Laboratori, 18 Centri Verifica e Ripiegamento Paracadute.

7.10 L'ENAC è competente, poi, a rilasciare "il certificato di navigabilità" dopo l'accertamento dei requisiti di idoneità ed a provvedere al successivo rinnovo con cadenza triennale.

Per l'attività di controllo sugli operatori aerei e sul personale navigante, lo statuto prevede solo 20 ispettori di volo ma, di fronte alle esigenze di intervento, sono state reperite otto nuove unità impiegate prevalentemente, nelle attività di controllo sulle imprese di trasporto aereo.

Successivamente, anche per rispondere ad una precisa raccomandazione dell'ICAO, è stata avviata una nuova selezione per il reclutamento di altri dieci ispettori di volo, in possesso dei requisiti conformi alle raccomandazioni ICAO. L'inizio dell'attività di questi nuovi ispettori di volo è prevista per la fine dell'anno.

7.11 In materia di rilascio, rinnovo, reintegro e conversione delle licenze, abilitazioni ed attestazioni per il personale operativo, secondo i

dettami del DPR 566/88 e DM 467/92, va segnalato che allo stato attuale sono attive n.21955 licenze piloti, n.3643 attestati per assistenti di volo (servizi di pronto soccorso ed emergenza)e n.3090 licenze di altro personale (tecnici di volo, paracadutisti, ecc.).

Nel 1999 l'Enac ha demandato alle Direzioni di Circostrizione Aeroportuale il rilascio delle licenze di pilota privato per ovviare alle carenze delle strutture centrali ed evitare ritardi nell'emissione dei titoli aeronautici per i quali è stato avviato un processo di informatizzazione allo scopo di velocizzare l'iter concessivo.

7.12 L'adozione da parte del Consiglio di Amministrazione dei Regolamenti JAR-FCL, che sono applicabili dal 1.1.2001, richiederà una radicale revisione delle procedure e delle metodologie esistenti ed una riorganizzazione dell'apparato organizzativo per il quale sta elaborando un progetto di adeguamento il Comitato di Coordinamento Sicurezza.

8. Gestione aeroportuale.

8.1 E' in atto un processo di radicale trasformazione del funzionamento degli aeroporti basato sull'affidamento in gestione totale dell'intera struttura aeroportuale ad apposite società di capitali.

Le leggi n. 537 del 1993 (art.10) e n. 351 del 1995 (art1), disciplinanti la materia, prevedono, la costituzione di apposite società che dovranno gestire gli aeroporti secondo il modello della gestione totale, l'assunzione degli oneri per investimenti a carico delle stesse società, l'eliminazione delle norme che prescrivono la partecipazione pubblica maggioritaria nelle società di gestione, la durata della concessione degli aeroporti fino ad un massimo di 40 anni sulla base degli impegni risultanti dal piano economico - finanziario presentato dalle

stesse società in sede di richiesta di concessione, l'obbligo della corresponsione di un canone commisurato al traffico passeggeri e merci per tutte le società concessionarie, la definizione delle pendenze afferenti ai canoni pregressi.

Il 12 novembre 1997 è stato adottato il Regolamento (n. 521 del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro) previsto dall'art.10 della citata legge n. 537/93, che disciplina la gestione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali aperti al traffico civile, gestiti dallo Stato e da altri soggetti in regime di precarietà, definisce le modalità di costituzione delle società di capitale per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali, nonché i criteri per l'affidamento delle concessioni totali aeroportuali alle società di capitale.

Il termine originariamente previsto dalla legge n. 537 per l'emanazione della disciplina di attuazione, 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, è stato differito, con successive disposizioni di legge, al 30 giugno 1997.

Con la circolare n. 13775/AC del 16.10.98 (G.U. del 29.10.98) il Ministro dei trasporti e della navigazione ha definito lo schema del "disciplinare tipo" per l'affidamento della gestione totale aeroportuale alle società richiedenti.

Infine, con la direttiva 30 novembre 2000 (G.U. n.4 del 5.1.2001) è stata assicurata piena operatività alle nuove procedure di affidamento delle gestioni.

8.2 La vigente disciplina legislativa distingue gli aeroporti, istituiti dallo Stato e facenti parte del demanio aeronautico, in aeroporti commerciali - aperti al traffico civile con voli di linea e movimento regolare di passeggeri e merci - aeroporti militari e aeroporti per l'aviazione generale per l'atterraggio e decollo di piccoli aerei privati, aero club e servizi di lavoro aereo (pubblicità, aerofotografia, spargimento di sostanze, trasporti di carichi esterni al mezzo, ecc.).

In relazione al tipo di gestione, gli aeroporti si distinguono in:

- aeroporti affidati mediante regolare convenzione "in gestione totale" dove la Società concessionaria introita tutte le tasse e i diritti aeroportuali e provvede a gestire l'intero aeroporto, comprese le infrastrutture di volo, alla manutenzione ordinaria e straordinaria della struttura aeroportuale ad eccezione degli impianti di assistenza al volo di competenza dell'E.N.A.V (Ente Nazionale Assistenza al Volo);
- aeroporti affidati, sempre a mezzo di regolare convenzione, in gestione parziale, dove la Società concessionaria gestisce solo l'aerostazione passeggeri, merci e relative pertinenze e percepisce i diritti aeroportuali relativi all'imbarco e sbarco di passeggeri e merci sostenendo gli oneri di manutenzione dei beni in concessione compresi normalmente nell'area adibita ad aerostazione passeggeri; rimane di competenza statale la gestione delle infrastrutture di volo;
- aeroporti per i quali non è stata stipulata alcuna convenzione e la Società gestisce, in via precaria, solo parte dell'aerostazione passeggeri percependo unicamente i proventi derivanti da attività commerciali, mentre i diritti aeronautici, disciplinati dalle leggi n.394/1976 e n.316/91, vengono introitati dal soggetto che gestisce i servizi di assistenza a terra (handling);
- aeroporti in gestione diretta da parte dello Stato, come quelli di Pantelleria, Lampedusa e altri scali minori, indispensabili per assicurare collegamenti ritenuti di interesse nazionale.

8.3 Attualmente otto aeroporti (rientranti nella tipologia degli aeroporti aperti al traffico civile) sono affidati, per effetto di singole leggi, in gestione totale a Società di capitale a maggioranza pubblica.

Il modello "in gestione totale" è destinato a sostituire tutti gli altri per effetto di quanto dispone l'art.10 della legge 24 dicembre 1993, n.537, la quale

ha stabilito che entro l'anno 1994 (successivamente prorogato) "sono costituite apposite società di capitali per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato".

8.4 Anche allo scopo di affrettare il disimpegno dello Stato dagli interventi diretti nel settore aeroportuale, il decreto legge 25 marzo 1997 n. 67, convertito nella legge 23 maggio 1997, n.135 (art.17) ha attribuito al Ministro dei trasporti e della navigazione (ora Enac) la facoltà di autorizzare, nella fase transitoria, su richiesta degli attuali soggetti gestori, anche in regime precario, l'occupazione e l'uso dei beni del demanio aeroportuale, per l'esecuzione degli interventi indifferibili e urgenti necessari alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali nonché alla gestione dell'aeroporto, vincolando a tali fini i diritti aeroportuali che gli stessi soggetti sono autorizzati a percepire in aggiunta a quelli eventualmente già di loro spettanza.

In proposito, merita di essere segnalata la deliberazione n.45 del 19.10.1999 della Sezione del Controllo della Corte dei Conti che ha ritenuto "non più consentito il ricorso a concessioni demaniali provvisorie e parziali ma soltanto l'utilizzazione dell'istituto della autorizzazione a domanda alla occupazione ed all'uso dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale".

8.5 Nell'attuale fase transitoria, i competenti uffici dell'ENAC curano, in attuazione dell'articolo 17 della citata legge n.135/97, il rilascio di nuove autorizzazioni in funzione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria da effettuare negli aeroporti.

Per verificare il corretto impiego degli introiti derivanti dalla riscossione diretta dei diritti aeroportuali (di approdo e partenza, delle tasse di imbarco e sbarco passeggeri e merci), sono state emanate (delibera n.22 del 19 luglio 1999 del Consiglio di Amministrazione) disposizioni applicative dell'atto di

indirizzo del Ministro dei trasporti e della navigazione del luglio 1997, ponendo a carico dei gestori, in sede di rendicontazione periodica, puntuali adempimenti diretti a dimostrare un utilizzo delle risorse pubbliche conforme ai piani di intervento presentati dai richiedenti,

8.5 Va rimarcato, comunque, che la piena attuazione della riforma delle gestioni aeroportuali è subordinata alla "assegnazione in uso gratuito" dei beni del demanio aeroportuale all'Enac "per il successivo affidamento dei beni medesimi" alle Società di gestione (all'art.8, comma 2, del decreto legislativo n.250/97), secondo i criteri previsti e disciplinati dal regolamento n.521/97.

A tale proposito deve essere sottolineato che la situazione di precarietà che da tempo connota l'assetto delle gestioni aeroportuali ha idoneità a favorire gli attuali gestori sia stabilizzandone la presenza di fatto sia rendendo più difficoltosi, in mancanza di una cogente disciplina concessoria, puntuali riscontri sul soddisfacente espletamento del servizio e sul corretto impiego degli introiti aeroportuali. E bene ha fatto l'Ente ad adottare la citata delibera n.22 del luglio 1999 in materia di rendicontazione periodica degli introiti aeroportuali.

8.6 La tutela degli interessi della utenza aeroportuale non solo in termini di sicurezza del volo affidata all'Ente deve essere effettiva e quindi assicurata con ogni mezzo, anche, quand'occorra, con adeguati presidi sanzionatori.

Il convincimento diffuso che l'affidamento a privati di servizi in precedenza in mano pubblica produca per definizione benefici effetti in termini di prezzo e di qualità del servizio per la maggiore attenzione riservata alla clientela, può essere condiviso alla condizione che l'utente sia posto nella condizione di poter scegliere liberamente e la concorrenza tra gestori sia effettiva.

Per il settore aeroportuale questo è vero fino ad un certo punto in quanto le Società di gestione operano in un regime di monopolio legale in forza di una concessione di lunghissima durata in un ambiente connotato da rigidità di contesto estranee alle regole di funzionamento dei mercati concorrenziali.

I rischi di disattenzione alle esigenze della clientela non sufficientemente tutelati da un processo di privatizzazione che è cosa diversa da un mercato realmente concorrenziale devono portare ad un rafforzamento dei poteri dell'Enac in termini di attività di regolazione del comparto e di controllo sull'attività dei gestori.

9. Investimenti per le infrastrutture aeroportuali

9.1 Il decreto legge 25.3.1997, n.67, (art.5) - disposizioni urgenti per favorire l'occupazione - convertito nella legge 23.5.1997, n.135 e la successiva legge 18.6.1998 n.194 (art.1, comma 2) - interventi nel settore dei trasporti - hanno autorizzato le Società di gestione, ovvero, in mancanza gli Enti locali territorialmente competenti, a contrarre mutui o altre operazioni finanziarie di durata quindicennale con oneri per capitale ed interessi a carico dello Stato, per un ammontare complessivo di £.1048,5 milioni "per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione necessarie ad assicurare, a breve e medio termine, il migliore funzionamento delle infrastrutture aeroportuali".

Solo il 25.5.1999, con il decreto ministeriale (Trasporti) n.68T, è stata assegnata una prima "tranche" di finanziamenti pari a 832 miliardi ed è stato autorizzato l'ENAC a stipulare con i titolari delle gestioni le convenzioni di esecuzione in conformità dello schema sul quale è stato acquisito il parere del Consiglio di Stato.

Alla ripartizione della residua somma dovrà provvedere l'Enac, sulla base della istruttoria attualmente in corso, dopo che l'Ufficio di controllo della Corte dei conti aveva rifiutato il visto al decreto n.114/T del ministro dei Trasporti e della Navigazione che a tale ulteriore assegnazione aveva proceduto nonostante la competenza fosse passata all'Enac.

Il Ministero ha preso atto dell'osservazione della Corte, trasformando il decreto di assegnazione in un atto di indirizzo.

Il carattere puntuale di quest'ultimo atto che indicava gli aeroporti beneficiari con il relativo stanziamento, non appare conforme ai contenuti propri del potere ministeriale di direttiva ed indirizzo privando sostanzialmente l'Ente, responsabile della proficua ed efficace utilizzazione di risorse pubbliche, di ogni margine di discrezionalità nella valutazione degli esiti della istruttoria tecnico-amministrativa e finanziaria condotta sulle domande presentate.

9.2 Il quadro finanziario degli interventi infrastrutturali attivati dallo Stato nel settore aeroportuale è integrato dagli stanziamenti deliberati dal CIPE il 18.12.1996 e 28.9.1997, destinati alla realizzazione di iniziative dirette a favorire lo sviluppo sociale ed economico delle aree depresse del territorio nazionale.

Ammonta a 115 miliardi l'importo dello stanziamento, ripartito con i decreti ministeriali (Trasporti) n.37T del 9.7.1997 e n.66T del 21.11.1997, che residua in capo alla gestione ENAC, con modalità di utilizzo che prevedono anch'esse la stipulazione di apposite convenzioni con le Società di gestione aeroportuale (delibera CIPE del 17.3.1998, punto 3.1).

Nell'aprile 1999, l'Ente ha assunto (delibera n.8) la qualità di organismo attuatore del programma "Infrastrutture aeroportuali" - Obiettivo 1 del Quadro Comunitario di sostegno 1994/99 - subentrando alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile nella vigilanza sull'impiego dei 140 miliardi di fondi

comunitari destinati ad interventi negli aeroporti della Sardegna. Per il loro utilizzo sono stati sottoscritti un protocollo d'intesa fra il Ministro dei Trasporti ed il Presidente della Regione Autonoma della Sardegna ed un accordo di programma fra ENAC, il Dipartimento dell'aviazione civile e l'Assessorato Regionale ai Trasporti.

9.3 Avanzamento lavori. Le convenzioni stipulate in base ai finanziamenti autorizzati con le leggi n. 135/97 e n. 194/98 affidano alle Società di gestione aeroportuale la progettazione delle opere, l'espletamento delle procedure di appalto dei lavori e dei servizi finanziari, la stipulazione dei contratti, la direzione dei lavori, in definitiva, la responsabilità della realizzazione delle opere a fronte delle quali le risorse trasferite con la medesima convenzione sono giuridicamente configurate "contributi" e non "finanziamenti"; sicchè viene posto un limite all'impegno economico dell'Amministrazione non potendo il soggetto beneficiario trasferire a carico dello Stato, come spesso accaduto nel passato, eventuali oneri aggiuntivi per il completamento dell'opera.

Compete all'Ente, in base alle medesime convenzioni, l'approvazione dei progetti e degli schemi di contratto di mutuo, la vigilanza sui lavori, il collaudo delle opere, l'autorizzazione al pagamento delle rate di mutuo.

Ad oggi, risultano stipulate convenzioni con:

la Soc. SEAP S.p.A. - Aeroporto di Bari - in data 4.11.1999 - per la realizzazione aerostazione passeggeri e sovrastrutture stradali - £.160 miliardi;

la Soc. SEAP S.p.A. - Aeroporto di Foggia - in data 4.11.1999 - per la riqualificazione delle infrastrutture di volo, riattamento aviorimesse, palazzine di soccorso ed ex alloggio, ripristino aeropax, aree accoglienza bus e recinzioni - £.11 miliardi;

la Soc. SAVE S.p.A. - Aeroporto di Venezia - in data 22.12.1999 - per il completamento del "Marco Polo park", l'adeguamento delle strutture di

accesso al terminal acqueo aeroportuale, lo spostamento ed il potenziamento della centrale elettrica n.2. - £.25 miliardi; la Soc. GESAC S.p.A - Aeroporto di Napoli - in data 26.1.2000 - per l'ampliamento e la risistemazione del parcheggio P4 sull'area ex CPT - £.14 miliardi;

la Soc. SAC S.r.l. - Aeroporto di Catania - in data 11.2.2000 - per la costruzione dell'aerostazione passeggeri ed opere complementari . £.175 miliardi;

la Soc. Aerdorica S.p.A. - Aeroporto di Ancona - in data 6.7.2000 - per l'ampliamento del piazzale sosta aeromobili 1° e 2° lotto, la realizzazione della nuova aerostazione passeggeri - £.52 miliardi;

il Consorzio per l'aeroporto di Siena S.p.A. - Aeroporto di Siena - in data 6.7.2000 - per il prolungamento della pista di volo e l'ampliamento del piazzale aeromobili - £.8 miliardi;

la Società Aeroporto di Genova S.p.A. - Aeroporto di Genova - in data 27.9.2000 - per lo spostamento soglia pista 29, strumentazione e pavimentazione pista, taxi way e restyling aerostazione - in relazione alle disposizioni recate dalla legge 8.6.2000 n.149, concernente l'organizzazione del vertice G8 previsto a Genova per la fine di giugno 2001, è stato disposto, previo assenso ministeriale, l'utilizzo di fondi disponibili sul DM n.68T del 25.5.1999 in misura di £.35 miliardi in conto capitale.

9.4 Per quanto concerne i finanziamenti disposti dal CIPE, le condizioni generali di convenzione ripetono sostanzialmente quelle relative alle leggi n.135/97 e n.194/98, eccetto le modalità di finanziamento che prevedono la erogazione diretta di reintegri da parte dell'ENAC con fondi del proprio bilancio.

Ad oggi, risultano stipulate convenzioni con:

la Soc. GESAP S.p.A. - Aeroporto di Palermo - in data 15.2.2000 - per la realizzazione del sistema di smistamento bagagli, dei pontili telescopici ed