

(2003/C 280 E/119)

**QUESTION ÉCRITE E-0839/03**  
**posée par Mario Mauro (PPE-DE) au Conseil**

(18 mars 2003)

*Objet:* Modifications apportées à la structure technico-administrative de l'aéroport de Gênes

En 1980 a été établi le Commissariat de l'assistance au vol (Commissariato dell'Assistenza al Volo) auquel a succédé, en 1981, l'Établissement autonome d'assistance au vol (Azienda Autonoma di Assistenza al volo) dont l'organisation périphérique était la suivante:

- quatre centres régionaux d'assistance au vol, dirigés par des cadres;
- deux aéroports principaux (Fiumicino et Linate), également dirigés par des cadres;
- tous les autres aéroports, grands aussi bien que petits, dirigés par du personnel subalterne.

À la suite de modifications profondes récemment apportées à la structure technico-administrative de la direction générale en date du 11 février dernier, la structure périphérique a radicalement changé, les aéroports ayant été subdivisés en différentes classes, tout en étant investis de la même mission et des mêmes tâches:

- quatre ACC (centres de contrôle régional (Centri Controllo Regionale) de Rome, Milan, Padoue et Brindisi), dirigés par des cadres;
- trois SAAV (aéroports de Fiumicino, Linate et Malpensa), dirigés par des cadres;
- huit CAAV (aéroports de Bari, Bologne, Catane, Naples, Olbia, Palerme, Turin et Venise), dirigés par des cadres;
- quinze UAAV (tous les autres aéroports qui offrent un service de tour de contrôle, y compris Gênes), dirigés par des fonctionnaires;
- treize NAAV (aéroports où seul un service d'information, mais non un service de tour de contrôle est offert).

L'exclusion de Gênes des CAAV ne répond à aucune logique:

- Gênes compte au nombre des quelques aéroports d'Italie où ont toujours été fournis des services complexes, y compris un service radar;
- s'il ne se distingue pas pour la qualité des mouvements qui y sont enregistrés, l'aéroport de Gênes compte néanmoins sans aucun doute au nombre des aéroports les plus importants du fait de sa complexité, de son emplacement et de sa situation météorologique favorable qui lui ont depuis toujours permis de constituer une alternative en Italie du Nord;
- parmi les huit CAAV, en outre, l'aéroport de Bari, non équipé d'un radar, enregistre un nombre de mouvements égal ou inférieur à Gênes, celui de Catane, non équipé d'un radar, présente un nombre de mouvements supérieur mais ne fournit que le service de tour de contrôle, tandis qu'Olbia, par les services offerts et le nombre de mouvements, est analogue à Gênes.

Le Conseil voudrait-il indiquer quels sont les critères sur la base desquels il a été jugé opportun de procéder aux modifications susmentionnées?

**Réponse**

(21 juillet 2003)

Pour ce qui est des faits évoqués dans la question, relatifs à la structure administrative des services chargés de l'assistance au vol en Italie, et notamment à la place de l'aéroport de Gênes dans ce système, le Conseil informe l'Honorable Parlementaire que de telles questions ne relèvent pas de sa compétence.

---