

(2003/C 280 E/119)

PERGUNTA ESCRITA E-0839/03
apresentada por Mario Mauro (PPE-DE) ao Conselho

(18 de Março de 2003)

Objecto: Modificações na estrutura técnico-administrativa do aeroporto de Génova

Em 1980, foi criado o Comissariado para a Assistência ao Voos ao qual sucedeu, em 1981, o Instituto Autónomo de Assistência aos Voos com a seguinte organização periférica:

- quatro centros regionais de assistência aos voos, dirigidos por quadros;
- dois aeroportos principais (Fiumicino e Linate), igualmente dirigidos por quadros;
- todos os outros aeroportos, de maior ou menor dimensão, dirigidos por pessoal subalterno.

Na sequência de modificações profundas na estrutura técnico-administrativa da Direcção-Geral em 11 de Fevereiro de 2003, a estrutura periférica sofreu uma modificação radical com a subdivisão dos aeroportos em diferentes categorias, não obstante todos eles se encontrarem investidos da mesma missão e das mesmas tarefas:

- quatro ACC (Centros de Controlo Regional de Roma, Milão, Pádua e Brindisi), dirigidos por quadros;
- três SAAV (aeroportos de Fiumicino, Linate e Malpensa), dirigidos por quadros;
- oito CAAV (aeroportos de Bari, Bolonha, Catânia, Nápoles, Olbia, Palermo, Turim e Veneza), dirigidos por um quadro;
- quinze UAAV (todos os outros aeroportos que fornecem serviço de torre de controlo, incluindo o de Génova), dirigidos por funcionários;
- treze NAAV (aeroportos nos quais não é fornecido o serviço de torre de controlo, mas apenas um serviço de informações).

A exclusão do aeroporto de Génova da categoria de aeroportos CAAV não obedece a qualquer lógica, na medida em que:

- aeroporto de Génova se conta entre os raros aeroportos italianos que desde sempre fornecem serviços complexos, incluindo um serviço de radar;
- embora não se distinguindo pela qualidade dos movimentos que ali se registam, o aeroporto de Génova se conta sem qualquer dúvida entre os aeroportos mais importantes, mercê da sua complexidade, da sua localização e da situação meteorológica favorável, que, desde sempre, fizeram dele uma alternativa no Norte de Itália;
- dos oito CAAV, o aeroporto de Bari, que não se encontra equipado com radar, regista um número de movimentos igual ou inferior ao de Génova; o da Catânia, também ele não equipado com radar, apenas fornece o serviço de torre de controlo, pese embora registar um maior número de movimentos; ao passo que o de Olbia é, pela sua tipologia e número de movimentos, análogo ao de Génova.

Poderia o Conselho indicar em que critérios se baseou a decisão de proceder às modificações acima mencionadas?

Resposta

(21 de Julho de 2003)

Em relação aos factos descritos na pergunta relativa à estrutura administrativa das autoridades de assistência ao voo em Itália e, em particular, ao lugar que cabe ao aeroporto de Génova nessa organização, o Conselho informa o Sr. Deputado do Parlamento Europeu de que não se trata de matéria da competência do Conselho.
