

Corte dei Conti: ritardi e inerzia dei gestori per la sicurezza negli aeroporti

Giudizio tutt'altro che positivo della Corte dei Conti sugli affidamenti delle concessioni aeroportuali. Ritardi nell'adeguamento degli impianti ai nuovi standard di sicurezza, ritardi nella liberalizzazione dei servizi di handling, assetti carichi di vecchie inefficienze. Questi i più gravi rilievi che hanno fatto sconsigliare "ogni ulteriore accelerazione in materia di concessioni aeroportuali". "Il giudizio sul funzionamento del nuovo modulo di gestione, che affida ai concessionari l'esecuzione degli interventi infrastrutturali, è sostanzialmente negativo" afferma, infatti, la Corte in una relazione inviata al Parlamento sui risultati dei controlli eseguiti sulla gestione finanziaria dell'Enac. L'azione ispettiva svolta dall'Enac sui 38 maggiori aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale, riporta infatti la Corte, ha mostrato "diffusi ritardi nei lavori d'adeguamento delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali agli standard internazionali di sicurezza a causa dell'inerzia delle società di gestione". E ciò, rileva, avviene "nonostante che i lavori di ripristino siano

finanziati con gli introiti dei diritti aeroportuali". La Corte ha posto rilievi anche sulla gestione dei servizi di handling da parte dei gestori aeroportuali ed è entrata nel merito del quadro di riforma del sistema del trasporto aereo, notando che le "accelerazioni impresse alle procedure di trasferimento delle gestioni aeroportuali a favore dei concessionari parziali e precari in regime autorizzatorio, le decisioni di vertice d'affidamento per quarant'anni della gestione totale degli aeroporti di Bari, Napoli e Firenze hanno obiettivamente ridotto le possibilità dell'Ente di controllare efficacemente il corretto utilizzo delle risorse pubbliche da parte dei gestori, consolidando situazioni potenzialmente idonee a pregiudicare gli interessi erariali". Secondo la Corte dei Conti è quindi necessario rafforzare gli strumenti di controllo sulla destinazione delle risorse pubbliche rendendo più puntuali i presidi sanzionatori a carico dei concessionari inadempienti. Sempre nell'ottica di riforma del sistema di trasporto aereo, la Corte ha evidenziato la necessità di recuperare "i fondamentali del-

l'impianto riformatore subordinando le concessioni totali ad effettive svolte nella struttura societaria delle concessionarie, idonee a garantire una gestione efficiente e veramente imprenditoriale della stessa e rendendo persuasivo il presidio sanzionatorio sia dal versante della commisurazione delle sanzioni al bene da tutelare (che è quello del mantenimento degli standard di sicurezza del trasporto aereo), sia da quello dell'effettivo esercizio dei poteri ordinativi, coercitivi e sanzionatori a carico dei soggetti inadempienti". La magistratura di Viale Mazzini considera quindi "inopportuna ogni ulteriore accelerazione in materia di concessioni aeroportuali.



COMUNI ADERENTI ALL'ANCAI NEL 2001	
Arsago Seprio	(VA)
Bellizzi	(SA)
Biella	(BI)
Calderara di Reno	(BO)
Cardano al Campo	(VA)
Caselle Torinese	(TO)
Casorate Sempione	(VA)
Castano Primo	(MI)
Ciampino	(RM)
Cinisi	(PA)
Elmas	(CA)
Ferno	(VA)
Falconara Marittima	(AN)
Fiumicino	(RM)
Forlì	(FO)
Firenze	(FI)
Genova	(GE)
Golasceca	(VA)
Isola di Capo Rizzuto	(CR)
Lampedusa e Linosa	(AG)
Lonate Pozzolo	(VA)
Nosate	(MI)
Orio al Serio	(BG)
Orsenigo	(CO)
Pescara	(PE)
Peschiera Borromeo	(MI)
Pisa	(PI)
Quinto di Treviso	(TV)
Robecchetto con Induno	(MI)
Roma	(RM)
Ronchi dei Legionari	(GO)
Samarate	(VA)
S. Canzian d'Isonzo	(GO)
S. Donato Milanese	(MI)
S. Francesco al Campo	(TO)
S. Maurizio Carnavese	(TO)
Segrate	(MI)
Sesto Fiorentino	(FI)
Sommacampagna	(VR)
Somma Lombardo	(VA)
Terrasini	(PA)
Turriaco	(GO)
Villanova d'Albenga	(SV)
Vimodrone	(MI)
Vizzola Ticino	(VA)

A.N.C.A.I.
"Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani"

COMITATO DIRETTIVO
Pres. G. CANZIANI Lonate Pozzolo
Sind. M. CANAPINI Fiumicino
Sind. D. MARTINETTO S. Francesco al Campo
Sind. B. COLLE Segrate
Sind. U. RAVELLI Orio al Serio
Sind. M. PRENCIPE Calderara di Reno
Comm. A. RUGGERO Isola Capo Rizzuto
Sind. A. RANDAZZO Terrasini
Sind. G. COLLU Elmas
Sind. C. D'ALFONSO Pescara
Sind. W. PERANDINI Ciampino
Sind. A. ASPESI Casorate Sempione
Sind. W. VELTRONI Roma

SEGRETARIO GENERALE
Com.te Fabrizio Briotti

COMITATO TECNICO CONSULTIVO
Com.te Fabrizio Briotti
Com.te Giuliano Mansutti
Com.te Remi Gori
Com.te Sergio Calabresi
Dott. Piero Andreoni
Ing. Francesco Caropreso
Ing. Giancarlo Giotto
Ing. Gianfranco Sciacca
Ing. Luciano Maffei
Ing. Luigi Norgia

Orario ufficio:
da lunedì a venerdì, ore 09.00/13.00

ANCAI NOTIZIE
Periodico di informazione dell'Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani

Numero 18

DIRETTORE RESPONSABILE
Barbara Minniti

Registrato presso il Tribunale di Roma autoriz. N° 109 del 6 marzo 2000

EDITRICE ANCAI
Via delle Sogliole 9
00054 Fiumicino (Rm)
P. Iva 05335441001
Tel. 360607231
Tel. 06 52273223
Tel. e Fax 06 52247259
Sito internet: <http://users.iol.it/ancai>
E-mail: ancai@iol.it

PRESIDENTE
Giovanni Canziani

Stampa: Punto Stampa s.r.l.
Piazza Enrico Baroni, 20
www.puntostampa.it



Comune & Aeroporto

APRILE 2004

PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE ITALIANA DEI COMUNI AEROPORTUALI

TRASPORTO AEREO: CRESCE IL TRAFFICO NEI PRIMI MESI

Inizio d'anno in crescita per il trasporto aereo: in gennaio il traffico passeggeri è aumentato del 5,9% rispetto all'anno precedente, mentre quello merci ha segnato un +11,2. Lo ha reso noto l'International Air Transport Association (Iata), sottolineando che gli incrementi più consistenti sono stati realizzati in Medio Oriente, dove il traffico passeggeri è cresciuto del 30,3%. In Europa e Nord America, invece, il traffico è aumentato in gennaio del 3%. A sorprendere positivamente la Iata è il consistente incremento registrato dal trasporto merci (+11,2%), in quanto il confronto viene effettuato con il dato di gennaio 2003, mese in cui il trasporto merci ha segnato l'aumento più elevato dell'intero 2003.

UN MALATO GRAVE, IL TRASPORTO AEREO

Gli eventi appena passati e tutt'ora in corso sul trasporto aereo danno un senso di stravolgente inquietudine e impongono una seria riflessione. Il risultato del processo per la strage di Milano, la collisione a terra dell'MD80 con il camion a Ronchi dei Legionari e i due aerei contemporaneamente in pista di decollo a Napoli, danno la scossa ai nostri pensieri e ci fanno trasalire quando poi si aggiungono i giudizi tutt'altro che positivi della Corte dei Conti sulle gestioni aeroportuali che sconsigliano "ogni ulteriore accelerazione in materia di concessioni aeroportuali". Intanto i soliti volponi privati sfornano utili miliardari con i proventi più o meno autorizzati dei diritti d'imbarco dei passeggeri. Immane, si legge in tutta la stampa, dagli addetti (responsabili) "la disposizione di appropriate indagini volte a verificare come episodi di questo genere siano potuti accadere". E le leggi che vengono normalmente disattese, tutte, da quelle sulla riforma che diventa una controriforma strisciante, a quelle sul risanamento acustico e finanziario dei comuni aeroportuali, a quelle per la salvezza della cosiddetta compagnia di bandiera. Infatti non è solo un problema di sicurezza dei troppi aeroporti italiani, è tutto il trasporto aereo italiano che fa acqua da tutte le parti e la vertenza Alitalia con le sue perdite decennali e le contrapposizioni sindacali forse fa le spese di giochi che la vorrebbero fallita per prendersi i bocconi migliori, ma i pochi che vorrebbero farla risorgere non sanno che pesci prendere all'interno delle regole comunitarie. Il Trasporto Aereo in tutto il suo complesso, vettori, gestori, Enti, infrastrutture, regole e lavoratori è un malato grave, ma l'impressione che si ha è quella di una folla tutt'intorno al capezzale in cui ognuno dice la sua e se ne va nella più totale disattenzione. Manca il medico che faccia una diagnosi del malato e prescriva la cura.



L'ADDIZIONALE COMUNALE DIVENTA PERMANENTE CON L'APPROVAZIONE DEL SENATO
Approvato Disegno di Legge 2869 d'iniziativa del governo il 4 maggio 2004

Al fine di ribadire la proposta originale in merito all'addizionale comunale, l'ANCI ha presentato dei nuovi emendamenti, in sede di commissione del decreto legge 29 marzo 2004 n. 80, recante "disposizione urgente in materia di Enti Locali". E' stato eliminato il limite di durata dell'addizionale per il solo anno 2004. Quindi l'erogazione diventa permanente. Probabile la Conferenza Stato-Città per ripresentare la proposta originale.

- 2-3 AGGIORNAMENTI
- 4 TRE ANNI ALITALIA
- 5 NUOVE REGOLE UE
- 6 DOPO MADRID

E INTANTO GLI USA CERCANO AEROPORTO ARABO SICURO

Washington intende selezionare un aeroporto arabo sicuro nel quale convogliare i passeggeri in partenza dal mondo arabo verso gli Usa. Secondo ambienti dell'aviazione civile, le autorità stanno raccogliendo informazioni sugli scali di quattro paesi arabi: Egitto, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti e Marocco. Il piano mira a garantire la massima sicurezza nel trasporto aereo inviando controllori in uno degli aeroporti dei 22 paesi arabi per impedire la partenza di terroristi o di armi.

ANTITRUST: GESTIONE AEROPORTI CON SCARSA CONCORRENZA

Inefficienze e incremento dei costi determinate dalla ancora scarsa concorrenza nella gestione degli aeroporti e questo determina. E' la conclusione cui è giunta l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che ha inviato in proposito una segnalazione in Parlamento. L'Antitrust punta il dito anche contro l'Enac, a cui "è stato attribuito un ruolo centrale" e nella cui attività di controllo e regolazione "si sono riscontrate alcune disfunzioni, riguardanti in particolare le materie dell'handling e della tariffazione dei servizi aeroportuali centralizzati". I problemi concorrenziali, secondo l'Antitrust, sono legati alle caratteristiche di monopolio naturale dell'aeroporto e alla concessione esclusiva della gestione dell'infrastruttura, tale che "laddove non ci siano efficaci strumenti di limitazione di tale potere di mercato", c'è il rischio che si verifichi una rendita monopolistica per l'impresa. L'Autorità considera dunque necessario che "il contenuto degli atti concessori sia definita in maniera precisa, in modo da delimitare chiaramente l'ambito di attività attribuito in esclusiva al gestore". Inoltre rileva che per l'assegnazione delle concessioni si ricorra a procedure di gara "ad evidenza pubblica" e a questo scopo auspica che dalla proposta di legge di riforma del trasporto aereo all'esame della Camera

"siano eliminate le disposizioni che consentono al gestore aeroportuale di sottrarsi alle procedure concorrenziali". Inoltre la durata dell'atto concessorio, secondo l'Autorità, non deve in ogni caso essere eccessivamente prolungata, auspicandosi che il titolare della concessione sia sottoposto ad un confronto competitivo con potenziali concorrenti con una adeguata cadenza temporale, pur tenendo conto della durata dei piani di investimento che "non è parametro imprescindibile per la determinazione della durata della concessione". Dunque, l'Antitrust critica la durata massima della concessione prevista oggi di 40 anni, chiedendo che il termine sia "sensibilmente inferiore". L'Autorità invita, ancora, ad evitare che il gestore delle infrastrutture estenda la propria posizione dominante in mercati contigui (come i servizi di handling e i servizi commerciali in aeroporto) e auspica, infine, che l'Enac "intraprenda quanto prima iniziative incisive affinché si giunga ad una tariffazione dei servizi centralizzati orientata ai costi" e ad una situazione "in cui i gestori non ostacolano l'ingresso di nuovi operatori in mercati contigui o estendano arbitrariamente i poteri derivanti dalla concessione in esclusiva delle infrastrutture aeroportuali".

INCIDENTI AEREI, NEL 2003 IL NUMERO PIÙ BASSO

Meno morti per incidenti l'anno scorso nel trasporto aereo: sono stati circa 700, in netta diminuzione rispetto alle circa 1.000 vittime del 2002. Lo ha rilevato l'Organizzazione Civile Internazionale (Icao), l'organismo delle Nazioni Unite che definisce le norme in materia di sicurezza aerea, con sede a Montreal, in Canada. In calo il numero degli incidenti, passati da 13 nel 2002 a 6 nel 2003: si tratta del numero più basso dal 1945.

A FIUMICINO IL 1° CORSO IFSC DI "AVIATION SAFETY MANAGEMENT"

Si è svolto presso l'aeroporto di Fiumicino il 1° Corso di

Aviation Safety Management, realizzato dalla "Italian Flight Safety Committee", e rivolto al personale già operante nei dipartimenti di Sicurezza del Volo e nei Quality System aziendali. Ha affrontato i temi della sicurezza del volo e della safety, intesa sia come disciplina (la filosofia, i metodi, gli strumenti e le norme condivise a livello internazionale) sia pratica specifica all'interno della comunità aeronautica italiana. L'IFSC è un'associazione, indipendente e senza fini di lucro, composta da esperti italiani di safety e che provengono tutti da Società ed enti operanti nel trasporto aereo, tra cui società Aeroporti di Roma. Nata nel 1999 allo scopo di promuovere e sviluppare una cultura della sicurezza del volo, l'IFSC contribuisce all'adeguamento degli standard di sicurezza legati al costante incremento del traffico aereo. Il Presidente dell'IFSC è, da novembre 2003, l'ing. Giuseppe Daniele Carrabba, attuale Direttore Centrale Coordinamento Circonsizioni Aeroportuali dell'ENAC. "Zero Accident", la grande sfida della comunità aeronautica internazionale, è stata fatta propria da IFSC: cinquant'anni di costante progresso nell'aviazione civile hanno consentito che nel mondo avvenga solo 1 incidente grave ogni milione di voli; l'impegno dell'associazione è raggiungere e mantenere il più basso livello possibile: Zero incidenti per milione di voli.

MENO OSSIGENO IN CABINA NELLE ROTTE BREVI SECONDO STUDIO AUSTRALIANO

I livelli di ossigeno in alcuni aerei commerciali sono troppo scarsi per le persone con problemi respiratori, e i voli brevi in questo sono più rischiosi di quelli lunghi. Sono le conclusioni raggiunte da studiosi dell'ospedale di Concord a Sydney, che hanno misurato la pressione di cabina in altitudine che a sua volta determina la disponibilità di ossigeno su 79 voli, inclusi voli internazionali e rotte più brevi, entro l'Australia e in altri paesi. "Abbiamo concluso che la pressione di cabina in altitudine è significativamente più alta nei voli più brevi",

ha dichiarato la ricercatrice Leigh Seccombe, che ha presentato i risultati al congresso della Thoracic Society of Australia and New Zealand, a Sydney. "Al livello del mare - ha spiegato - l'aria inspirata contiene circa il 21% di ossigeno. Alla massima pressione consentita nella cabina di un aereo, equivalente a 2438 metri sopra il livello del mare, l'aria che entra nei polmoni tipicamente contiene solo il 15% di ossigeno". I ricercatori hanno trovato che i Boeing 747 di lungo percorso rientrano bene negli standard, offrendo aria con circa il 17% di ossigeno. Ma anche se in tutti i voli misurati la pressione in cabina rientrava nei regolamenti, negli Airbus il livello era tipicamente molto vicino al limite. "Se un passeggero è normalmente sano, aumenta il ritmo di respirazione senza neanche accorgersene, per compensare il tasso ridotto di ossigeno, ma per le persone con affezioni polmonari lo sforzo potrebbe davvero essere eccessivo, ha spiegato Seccombe. E poi possibile che le persone interpretino il basso livello di ossigeno come attacco di panico o iperventilazione. La conseguenza potenziale più grave è un attacco cardiaco, che se avvenisse non sarebbe probabilmente collegato allo stress respiratorio".

NUOVE NORME UE PER TEMPI DI VOLO E SOSTE EQUIPAGGI

La Commissione Europea ha adottato una bozza di regolamento in materia di norme operative per i vettori aerei che contiene nuove disposizioni relative ai tempi di volo e di riposo dei membri d'equipaggio. "Tale nuovo regolamento - ha riferito Loyola De Palacio, vice presidente della Commissione responsabile per l'energia e i trasporti faciliterà il consenso, da parte di tutte le istituzioni, necessario per stabilire severe norme di sicurezza per tutte le operazioni degli aerei commerciali europei". In base al nuovo regolamento, la durata massima del numero di ore di volo si limiterà a 13 per le ore diurne, mentre per i voli notturni il limite è fissato a 11 ore e 45 minuti. Le novità sui

AEROPORTI DELLA SICILIA

Palermo FALCONE E BORSELLINO

Codice ICAO: LICJ
Codice IATA: PMO
Altezza slm: 20 m
Aeroporto internazionale
Società gestione: Gesap Spa,
Comune di Palermo, Comune di Cinisi, altri soci.
Voli nazionali ed europei

Catania Fontanarossa FILIPPO EREDIA

Codice ICAO: LICC
Codice IATA: CTA
Altezza slm: 13 m
Posizione: 4,5 km da Catania
Società gestione: Asac Spa,
Consorzio Camere di Commercio di Catania, Ragusa e Siracusa,
Consorzio ASI di Catania e la Provincia regionale di Siracusa
Voli nazionali ed europei

Trapani Birgi VINCENZO FLORIO

Codice ICAO: LICT
Codice IATA: TPS
Altezza slm: 7,36 m
Posizione: 13 km da Trapani
Società gestione: AIRGEST Spa,
Provincia di Trapani
Aeroporto militare aperto al traffico civile, voli nazionali

Lampedusa

Codice ICAO: LICD
Codice IATA: LMP
Altezza slm: 22 m
Posizione: in città
Società gestione: MINISTERO DEI TRASPORTI
Tipo di traffico: nazionale, aviazione generale e minore stagionale per Catania, Palermo, Roma Fiumicino, Bologna, Milano Linate.

Pantelleria

Codice ICAO: LICG
Codice IATA: PNL
Altezza slm: 194 m
Posizione: 2 km da Pantelleria
Società gestione: GAP S.p.a.
Comune di Pantelleria, Provincia Regionale di Trapani, Società Aeroporto di Venezia Marco Polo Spa SAVE e Banca Nuova Spa
Voli nazionali stagionali

COMUNETERRITORIALE: Palermo

Superficie territoriale: kmq 158,88
Popolazione residente: 679.290
Famiglie: 228.072
Densità demografica ab/km 4.275
Imprese totali: 30.868
Sindaco: Diego Cammarata (Cen. Des.)

COMUNETERRITORIALE: Catania

Superficie territoriale: kmq 180,88
Popolazione residente: 336.222
Famiglie: 135.259
Densità demografica ab/km 1.859
Imprese totali: 19.579
Sindaco: Umberto Scapagnini (Cen.Des.)

COMUNETERRITORIALE: TRAPANI

Superficie territoriale: kmq 272
Popolazione residente: 69.221
Famiglie: 23.399
Densità demografica ab/km 254
Imprese totali: 3.960
Sindaco: Girolamo Fazio (Cen.Des.)

COMUNETERRITORIALE: Lampedusa e Linosa (AG)

Superficie territoriale: kmq 25,48
Popolazione residente: 5.938
Famiglie: 1.937
Densità demografica ab/km 233
Imprese totali: 290
Sindaco: Sebastiano Bruno Siracusa (Cen. Des.)

COMUNETERRITORIALE: Pantelleria (TP)

Superficie territoriale: kmq 83,02
Popolazione residente: 7.375
Famiglie: 3.322
Densità demografica ab/km 89
Imprese totali: 372
Sindaco: Alberto Di Marzo (L'Ulivo)

Dati: Ancitel

Sicurezza: di nuovo alto l'allarme rischio attentati dopo la strage di Madrid

Dopo il terribile attentato alle ferrovie spagnole l'11 marzo scorso che ha provocato a Madrid la morte di 198 pendolari, torna altissimo l'allarme e la preoccupazione per la sicurezza, in particolare nelle stazioni ferroviarie e negli aeroporti, dove comunque i controlli si sono intensificati senza interruzione dall'11 settembre del 2001, giorno dell'attacco terroristico alle due torri gemelle di New York.

Subito dopo la tragedia di Madrid un po' ovunque in Europa, le autorità hanno rafforzato le misure di sicurezza e alzato ulteriormente il livello di allarme.

Di fatto solo la GRECIA, che si appresta ad ospitare i giochi olimpici, ha apertamente manifestato la sua forte ansia per la sicurezza, arrivando a chiedere apertamente aiuto alla Nato. Il portavoce del ministero degli esteri Giorgos Koumoutsakos, ha affermato che la richiesta di fatto completa una "procedura che era già iniziata", ma poi ha precisato che "il governo greco ha chiesto all'Alleanza Atlantica di contribuire alla sicurezza dei Giochi olimpici, in particolare nella sorveglianza dello spazio aereo, di quello marittimo e per la protezione da attacchi chimici, biologici e nucleari". Il PORTOGALLO, che a sua volta a giugno ospiterà il campionato europeo di calcio, ha con discrezione rafforzato le misure di sicurezza alla frontiera con la Spagna, e sembra che si accinga a disporre particolari misure attorno alla squadra spagnola quando sarà impegnata nella competizione. In FRANCIA, il presidente Jacques Chirac ha presieduto un consiglio dei ministri all'Eliseo, per verificare "la corretta applicazione" delle misure di sicurezza rafforzate dopo gli attentati di Madrid. Il consiglio ha verificato l'applicazione del piano Vigipirate di prevenzione del terrorismo, che è stato fatto aumentare di un livello (da giallo a arancione). In GERMANIA, il ministro dell'interno Otto Schily ha detto che la situazione "è stata ovviamente analizzata e resta invariata. Abbiamo constatato che il livello di pericolo in Germania non è mutata". In GRAN BRETAGNA, un portavoce del ministero degli interni ha precisato che il governo di Londra tiene "tutti i dispositivi di sicurezza sotto costante revisione", mentre il capo della polizia della capitale, John Stevens, ha fatto notare che nel Paese grado di allerta antiterrorismo è da oltre un anno al 'livello 2'. Il massimo grado è il livello uno. La POLONIA, che come i Paesi più preoccupati ha un proprio contingente militare in Iraq, ha posto i servizi di sicurezza in stato di allerta. Il

ministro dell'Interno Jozef Oleksy ha però precisato che, "per ora, non abbiamo ricevuto segnali che possano indicare che la sicurezza dei nostri cittadini si trovi in una fase tale da esigere uno stato di massima allerta". In ALBANIA, che a sua volta partecipa alla coalizione militare in Iraq, il ministro dell'Interno Iglj Toska ha dato ordine di elevare l'allerta in tutto il Paese, agli aeroporti, stazioni ferroviarie, porti e sedi istituzionali e diplomatiche. Il BELGIO, che ospita le principali istituzioni europee, particolari misure sono state prese attorno agli interessi spagnoli, ma anche nelle stazioni ferroviarie e agli aeroporti. Oltreoceano, negli STATI UNITI, il ministero per la sicurezza interna ha fatto sapere che non alzerà il livello di allarme per il terrorismo e il "semaforo" resterà quindi giallo, che corrisponde al terzo livello d'allarme. Tuttavia, l'Amministrazione era impegnata, già prima degli attacchi di Madrid, in uno sforzo per aumentare la sicurezza dei trasporti ferroviari e identificare eventuali vulnerabilità. In particolare, a New York, il sindaco Michael Bloomberg ha fatto sapere di aver dato istruzioni per rafforzare la sicurezza nella metropolitana e sui treni dei pendolari. In GIAPPONE l'allerta resta alto, anche se Tokyo aveva nelle settimane scorse rafforzato già considerevolmente le misure di sicurezza in tutto il Paese e specialmente a Tokyo, in coincidenza con la partenza di suoi soldati verso l'Iraq.

In ITALIA subito dopo l'attentato di Madrid sono scattate le misure di sicurezza, disposte dalla circolare del Viminale. La vigilanza è stata aumentata "su tutti gli obiettivi sensibili". La direttiva del Viminale, diramata a poche ore dalle stragi, invitava al potenziamento del lavoro di intelligence e al controllo non solo delle sedi spagnole ma di tutti gli obiettivi sensibili, quella lunga lista, cioè, stilata dopo l'11 settembre e continuamente aggiornata. Si tratta oltre 8.000 obiettivi, presidiati da 12.000 tra poliziotti e carabinieri e quattromila militari e che comprende, tra l'altro, sedi istituzionali, diplomatiche e religiose, scuole straniere, acquedotti, basi nato e rappresentanze Usa e di Israele in Italia.

L'allerta è scattata in particolare nei principali aeroporti italiani, come quello di Fiumicino, dove sono stati potenziati i controlli agli imbarchi della compagnia spagnola Iberia, ma anche a quelli delle compagnie nordamericane, israeliane e mediorientali, ma anche sugli snodi ferroviari e nelle metropolitane.

ACCORDO GOVERNO SINDACATI SULL'ALITALIA

Alitalia, arriva l'accordo Governo-sindacati e Cimoli nuovo Presidente

Dopo alcuni giorni di dure trattative, astensioni dal lavoro e gravi disagi per i viaggiatori che si sono visti cancellare voli senza preavviso, Governo e sindacati hanno sottoscritto il 6 maggio scorso un accordo che ha salvato in extremis Alitalia dal fallimento. Scongiurato un immediato futuro nero per migliaia di lavoratori o nuovi blocchi dei voli che avrebbero avuto conseguenze letali per le casse dell'avioleone e avrebbero portato scioperi selvaggi, il governo ha scelto Giancarlo Cimoli per cercare di traghettare l'azienda ai livelli delle grandi avioleone europee. Il nuovo manager è stato cooptato nei ruoli di amministratore delegato e presidente, con tutte le deleghe, azzerando i vertici Giuseppe Bonomi e Marco Zanichelli, che hanno dato le dimissioni.

L'intesa tra Governo e sindacati serve innanzitutto ad "affrontare la fase di emergenza - recita il primo punto dell'accordo - con soluzioni che garantiscano la continuità aziendale e quindi l'approvazione del bilancio 2003".

Cimoli, il presidente e amministratore delegato delle Ferrovie di cui ha portato in attivo i bilanci per tre anni consecutivi, atterra in Alitalia per tessere un piano industriale "credibile - ha spiegato il ministro del Tesoro Tremonti - capace di raccogliere il consenso degli investitori e con i requisiti per lo sviluppo della società" anche se "il nuovo piano non sarà facile ma possibile". Tremonti ha quindi assicurato che "i contribuenti possono stare tranquilli perché non ci saranno aiuti di Stato, non saranno bruciati soldi pubblici". Per il gruppo l'accordo prevede "un nuovo progetto industriale finalizzato alla crescita" sul modello "delle compagnie europee di riferimento, compreso un coerente riassetto organizzativo e societario, con focalizzazione sul 'core business'. Per Alitalia arriverà una ricapitalizzazione sul mercato e potrà avere un nuovo assetto proprietario, con la partecipazione di investitori privati. Ogni intervento, da ora, avverrà "solo in termini di reale economicità e di piena compatibilità con le norme di legge interne e con le regole europee".

Raggiunto l'accordo ora inizia una corsa contro il tempo: il cda di Alitalia ha infatti cooptato Cimoli assieme al responsabile dell'ufficio legale del Tesoro, Roberto Ulissi. Tutti i consiglieri del vecchio cda si sono quindi dimessi anche se rimarranno in carica fino all'assemblea straordinaria del 17 giugno; fa eccezione Jean Cyril Spinetta, il numero uno di Air France che dovrà restare in consiglio grazie ai patti che legano le due società per l'incrocio azionario.

Il nuovo vertice della compagnia dovrà ora approvare il bilancio 2003 in 'continuità aziendale' e varare quanto prima il nuovo piano industriale. "Per approntare il nuovo piano di Alitalia ci sarà tutto il tempo giusto per una discussione seria. Non giorni ma mesi", ha detto il leader della Cgil Guglielmo Epifani che, assieme agli altri segretari generali ha salutato positivamente l'arrivo del manager di Ferrovie. "Credo che tra i nomi possibili sia uno dei migliori" ha aggiunto Epifani, sottolineando comunque che "sarà giudicato dai fatti". Cimoli, infatti, arriva con pieni poteri, con tutte le deleghe ma il suo mandato non è in bianco. Per il resto, sia governo sia sindacati non hanno chiarito quale sarà il percorso per raggiungere gli obiettivi fissati e se nuovi vettori nazionali sono destinati ad entrare a far parte del piano di rilancio.

AGGIORNAMENTI

limiti di impiego rappresentano la risposta alle esigenze espresse dal Parlamento Europeo, dalle associazioni di categoria e dalle compagnie aeree di poter far riferimento a disposizioni precise ed armonizzate in materia di ore di volo, di servizio e di riposo degli equipaggi necessari per ridurre al minimo il margine di rischio di incidenti per cause legate all'affaticamento. Al fine di assicurare un livello uniforme di sicurezza la bozza del regolamento stabilisce anche alcuni requisiti per il personale di cabina in materia di età, attitudini psicofisiche, formazione e attestazione di competenza professionale. In Italia la normativa di adeguamento alla nuova disciplina EU OPS è in corso d'opera e secondo le previsioni dell'ENAC entrerà in vigore a partire dalla stagione invernale 2004/2005.

SICUREZZA: SCANSIONE OTTICA FRANCOFORTE

E' iniziata presso l'aeroporto di Francoforte la sperimentazione del sistema di scansione ottica inserita in un progetto a cui hanno aderito diciotto paesi europei. Ai passeggeri delle compagnie che partecipano al collaudo viene chiesto di mettersi di fronte ad un dispositivo di identificazione le cui telecamere registrano automaticamente i lineamenti della pupilla. Nell'aeroporto sono posizionati sette impianti simili, grazie ai quali è possibile identificare l'iride del passeggero e confrontarla con quella presente sul passaporto, i cui dati sono stati registrati in precedenza da uno scanner. Se sarà dimostrata la sua efficacia, il sistema ottico sostituirà quelli tradizionali di controllo dell'identità che sono applicati negli aeroporti agli sportelli dell'immigrazione. All'inizio parteciperanno alla prova i cittadini dell'UE e della Svizzera che volano frequentemente con Lufthansa. I test dureranno sei mesi, poi il sistema verrà lanciato su larga scala.

INQUINAMENTO: MENO VOLI SU LINATE CON NUOVA DIRETTIVA UE?

Il recepimento della direttiva dell'Unione europea sul contenimento dei costi ambientali

per le grandi aree urbane, "probabilmente comporterebbe il ridimensionamento del traffico aereo sull'aeroporto di Milano Linate". Lo ha detto il presidente dell'Enac, Vito Riggio, a proposito della ripartizione del traffico aereo tra il city-airport di Linate e l'hub di Malpensa. Riggio ha spiegato che la direttiva riguarda i limiti di inquinamento ambientale e acustico, che per quanto riguarda Linate sarebbero superati proprio perché a ridosso della città. Il presidente dell'Enac ha portato ad esempio il caso dell'ospedale S. Raffaele, dove verrebbero sospese le operazioni chirurgiche quando passano gli aerei. Con il recepimento delle normative comunitarie verrebbe ridotto l'inquinamento ambientale e acustico, e di conseguenza ridimensionato il traffico su Linate. La normativa è all'esame del ministro per le Politiche comunitarie, Rocco Buttiglione, affinché venga recepita. Nel frattempo è stata lanciata una petizione pubblica con la quale si chiede al Governo "la conservazione e la valorizzazione dello scalo di Linate e al sindaco di Milano un'azione forte perché Milano possa conservare il suo aeroporto cittadino". La petizione, in difesa dello scalo milanese dalle ipotesi di ridimensionamento previste in un piano che è in mano alla Commissione Trasporti della Camera, è visibile sul sito www.salviamoliniate.com.

Treviso sarà dotata entro il 2006 di una nuova aerostazione in grado di gestire fino a un milione di passeggeri l'anno. Il progetto prevede la realizzazione di una palazzina a tre piani su una superficie complessiva di 14 mila metri quadrati per un investimento fissato in poco meno di 9 milioni di euro. La struttura è stata concepita per gestire contemporaneamente fino a 400 passeggeri in arrivo ed altrettanti in partenza. "Aer Tre", l'attuale società di gestione dello scalo, ha fatto registrare nel 2003 un fatturato di 9,9 milioni contro gli 8 dell'anno precedente, ed un utile ante imposte di 2 milioni quasi raddoppiato rispetto al valore del 2001. L'attività dello scalo tre-

vigiano, nell'anno appena trascorso, ha raggiunto i 15.415 movimenti - il 60% dei quali attribuibili al traffico passeggeri - ed un flusso di viaggiatori di poco al di sotto delle 700 mila unità, contro i 536 mila del 2002. Per la gestione della sicurezza "Aer Tre" acquisirà tra pochi giorni il 35% del capitale di "Save Security", la società deputata a tali mansioni nel sistema aeroportuale di Venezia.

NUOVE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI, ARRIVA IL REGOLAMENTO AGGIORNATO

Il consiglio di amministrazione dell'Enac ha approvato la seconda edizione del regolamento per la costruzione e l'esercizio dei nuovi aeroporti, aderente alle prescrizioni dell'International civil aviation organization. Il regolamento può essere scaricato dal sito Internet dell'Enac (www.enac-italia.it). Si applica su tutto il territorio nazionale e prescrive le norme cui occorre attenersi sia nella costruzione che nell'esercizio degli aeroporti ed in particolare sugli studi necessari sulla distribuzione dei venti per determinare il fattore di utilizzazione della pista. L'ENAC ha già inviato una lettera al presidente della conferenza paritetica permanente Stato-Regioni sulle iniziative in corso da parte delle amministrazioni regionali per la realizzazione di nuove infrastrutture aeroportuali.

ALLUNGAMENTO DELLA PISTA, AEROPORTO DI BOLOGNA CHIUSO PER 2 MESI

Dal 3 maggio al 2 luglio prossimi l'aeroporto G.Marconi di Bologna chiuderà i battenti per permettere l'allungamento della pista da 2450 a 2800 metri. Il manto verrà integralmente rifatto per tutta la lunghezza e ci sarà un nuovo record per l'uscita rapida che permetterà di gestire più voli ogni ora (da 24 a 30-32). Va quindi in porto un progetto che è stato preceduto dai lavori per l'interramento della ferrovia, del costo globale di 72 milioni di euro. Per due mesi però i passeggeri dovranno sobbarcarsi i disagi di partire da Forlì o Rimini. Tranne poche eccezioni

che riguardano Verona e Pisa, i voli nazionali fra cui quelli per Napoli, Olbia, Catania, Cagliari, Palermo, Lamezia Terme, partiranno e arriveranno a Forlì. Da Rimini i voli per Roma. Da Rimini le destinazioni per Francoforte, Lione, Londra, Monaco, Parigi. Le altre mete internazionali da Forlì. Per quanto riguarda i charter, le compagnie hanno scelto Forlì, ad eccezione di Blu Panorama (Egitto, Spagna, Grecia) che ha scelto Rimini. La riapertura coinciderà con l'apertura di 27 nuovi collegamenti fra cui Mosca, San Pietroburgo, Alicante, Casablanca, Tunisi, Tripoli, Candia, Berlino, Malta, Edinburgo mentre per altre destinazioni verrà aumentata la frequenza.

SCALI PUGLIESI: INTERVENTI DI ADEGUAMENTO PER OLTRE 4 MILIONI DI EURO

La società di gestione degli aeroporti pugliesi, Seap, ha indetto tre gare per gli scali di Bari, Brindisi e Foggia, per un valore complessivo di 4,6 milioni di euro. I bandi, scaduti il 31 marzo scorso, riguardano opere previste nel piano infrastrutturale 2003-2007, finanziate dal Pon trasporti. A Bari la progettazione sarà rivolta al prolungamento della pista 7-25 e della via di rullaggio, alla ristrutturazione della caserma dei Vigili del fuoco, all'ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili. A Brindisi gli interventi si concentreranno sullo sviluppo delle zone di sicurezza all'interno e all'esterno del sedime aeroportuale, si procederà all'allargamento della massicciata della pista 14-32, al prolungamento della pista e della via di rullaggio in direzione nord-ovest e alla demolizione del vecchio edificio aerostazione passeggeri e stazione militare antincendio. A Foggia invece si prolungherà la pista e si amplieranno i piazzali di sosta.

I tre anni da dimenticare per Alitalia

Dati in passivo per Alitalia nel 2003 con un rosso da capogiro e con prospettive per nulla rosee, almeno fino a quando non arriveranno le promesse misure del governo per riequilibrare la catena del valore del sistema del trasporto aereo, con vantaggi anche per la ex compagnia di bandiera.

Settembre 2001. Dopo gli attentati terroristici, Alitalia istituisce un comitato d'emergenza, per valutare e validare tutti i progetti e le iniziative di medio periodo, e annulla i rinnovi di tutti i contratti di consulenze in scadenza. Ottobre. Il cda, considerato "il consolidarsi e l'aggravarsi della profonda crisi", rivede il Piano industriale inserendovi un Contingency Plan per fronteggiare l'emergenza.

Novembre. Varato il piano biennale 2002-2003 che prevede per il primo anno perdite per 700 miliardi di lire e nel 2003 un lieve utile, ma a prezzo di 3.500 esuberanti (tra cui 900 esodi agevolati). Il piano prevede anche il ridisegno strategico della rete, la piena attivazione delle alleanze strategiche, l'accelerazione delle politiche di dismissione o di partnership nelle attività che non rientrano nel core business, e la vendita della sede della Magliana entro il 2002. Previsto anche un intervento per 1.200-1.400 milioni di euro.



Dicembre. I sindacati bocciano il piano: è "impercorsibile e inconfondibile, nel merito e nel metodo", dicono.

Gennaio 2002. accordo governo-sindacati che porta mezzi a sostegno dell'occupazione nel settore, e che garantisce l'impegno pubblico nel piano di riassetto Alitalia: 360 milioni di euro come misure di sostegno al settore nel biennio, il versamento dell'ultima tranche del vecchio aumento di capitale per 129 milioni di euro e la messa a punto del prestito obbligazionario per 1,2-1,4 miliardi di euro. Slittano a metà febbraio le previste procedure di mobilità per i dipendenti.

Febbraio. Si tratta per far scendere il numero degli esuberanti.

Marzo. Dopo sei mesi di trattative, Alitalia e sindacati raggiungono un accordo che evita il ricorso alla mobilità per circa 2.500 persone agendo sui contratti e riducendo il costo del lavoro: la misura vale 142 milioni di euro. Il bilancio 2001 chiude con una perdita di 907 milioni.

Giugno. Bruxelles dà il via libera al versamento della terza rata di 129 milioni di euro dell'aiuto alla ristrutturazione approvato nel '97 e all'aumento di capitale per 1,4 miliardi.

Luglio. I 'Mengozi Bond' non decollano: l'aumento di capitale Alitalia per 1,432 miliardi di euro ha ricevuto un'accoglienza tiepida dal mercato: adesioni per il 78,385%, di cui il 62,4% del Tesoro per la quota di sua competenza.

Agosto. L'Antitrust multa Alitalia e altre compagnie aeree per un'intesa sul sovrapprezzo di carburante: 1,836 milioni di euro in totale, di cui 1,582 ad Alitalia in quanto "promotrice e coordinatrice dell'intesa".

Ottobre. Scoppia la questione Malpensa. Il ministro Maroni chiede a Berlusconi di "convocare un incontro urgente" con i vertici di Alitalia "per verificare se i presupposti in base ai quali il Governo ha sostenuto Alitalia nel periodo difficile della sua crisi recente siano ancora validi".

Novembre. Alitalia respinge la proposta di acquisto avanzata da Volare per Eurofly.

Dicembre. un lodo arbitrale condanna Klm a pagare 150 milioni di euro per la rottura dell'alleanza con Alitalia nel 2000. Grazie a questi proventi Alitalia potrà chiudere il bilancio 2002 in attivo rispetto ai 50 milioni di rosso previsti.

Gennaio 2003. Alitalia perde quota e gli aerei di linea della compagnia volano sempre più in rosso. Su un totale di 191 direttrici sulle tre reti, oltre i due terzi, ben 129, viaggiano in deficit.

Febbraio. Alitalia scioglie la riserva sulle alleanze in casa e, dopo mesi di indecisione, sceglie Meridiana.

Marzo. La guerra in Iraq e il pericolo Sars mettono di nuovo in ginocchio il settore. Alitalia vara un nuovo piano di risparmi.

Aprile. I sindacati respingono il nuovo piano di risparmi e tagli e minacciano uno sciopero generale.

Maggio. La compagnia annuncia l'intenzione di ridurre da quattro a tre il numero degli assistenti di volo per recuperare efficienza.

Giugno. Scatta la protesta selvaggia degli assistenti di volo che si dichiarano in malattia: l'azione determina la cancellazione di centinaia di voli.

Luglio. L'ad Mengozzi sostiene la necessità di arrivare al più presto alla privatizzazione della compagnia.

Agosto. Si riunisce a Palazzo Chigi il tavolo tra governo, azienda e sindacati per affrontare il nuovo stato di crisi.

Settembre. Si varano le linee di un nuovo piano industriale che conterrà "inevitabili esuberanti". Si parla di circa 2.000 posti di lavoro in meno.

Ottobre. Alitalia a fine mese vara il piano: prevede 2.700 esuberanti, di cui 1.200 in outsourcing.

Novembre. I sindacati "non sono disponibili a pagare il prezzo di scelte fallimentari del management ossessionato dai costi".

Dicembre. Si susseguono le proteste dei lavoratori del Gruppo. I vertici di Alitalia congelano l'adeguamento all'inflazione delle retribuzioni dei dipendenti. La misura garantisce 47 milioni di euro l'anno di risparmi ma scatena la protesta dei dipendenti con conseguenti ritardi e cancellazioni di molti voli. Il 29 dicembre, dopo una trattativa condotta con la mediazione del governo, vengono ritirate tutte le misure che hanno effetti sul costo del lavoro.

Gennaio 2004. Si apre così di nuovo il tavolo della trattativa che sarebbe dovuto arrivare ad una conclusione il 31 gennaio scorso. Conclusione che rimane però ancora sospesa, con Alitalia che perde a gennaio ricavi per circa 12 milioni di euro, il piano industriale bloccato e i requisiti di sistema promessi dal governo che ancora non si vedono all'orizzonte, nonostante un cambio dei vertici che ha visto l'ad Mengozzi lasciare il timone per facilitare una mediazione costruttiva.

Aprile. Il Governo preannuncia un Decreto legge sui requisiti di sistema per il trasporto aereo. Il provvedimento slitta, il Tesoro scrive all'Alitalia di andare comunque avanti da sola anche senza misure del Governo, la Società elabora il piano "Zanichelli" che resta da verificare. I sindacati preoccupati vedono all'orizzonte il concreto rischio della liquidazione.

Il Decreto del Governo sui requisiti del sistema aereo

Sarebbero compresi fra 300 e 320 milioni di euro le risorse necessarie al settore del trasporto aereo e fra 170-190 milioni a regime quelli che dovrebbero riguardare in particolare Alitalia.

I tecnici dei ministeri del Tesoro del Welfare e del Tesoro stanno cercando di trovare le risorse sufficienti da applicare a tutto il settore in modo che non ci siano contrasti con Bruxelles, che potrebbe sollevare il problema di aiuti di Stato. Oltre agli ammortizzatori sociali, il Tesoro starebbe analizzando dove rinunciare ad entrate fiscali.

Cassa integrazione. I provvedimenti sarebbero circa 2.000 per il settore e di questi 1.000-1.200 interesserebbero Alitalia, in particolare per l'accompagnamento dei lavoratori alla pensione. La soluzione sarebbe stata individuata in un fondo misto al quale la compagnia verserebbe contributi.

Tasse di sorvolo. Si lavora alla riduzione dei diritti dovuti dalle compagnie aeree, nazionali e straniere, all'Enav (spa controllata dal Tesoro) per il sorvolo, l'atterraggio e il decollo per ricavare circa 100 milioni di euro. Per Alitalia si tradurrebbe in un risparmio di circa 35 milioni. Il Tesoro potrebbe decidere di inserire negli interventi per il settore gli utili dell'ente. Che potrebbe concentrare gli investimenti nei maggiori dei 39 aeroporti su cui opera, nell'ambito di una riduzione degli aeroporti italiani che sono in totale 109 (in Germania sono 11, in Gran Bretagna 23 e in Francia 31).

Tasse aeroportuali. Al tavolo di palazzo Chigi, si è affrontata anche l'ipotesi di ridurre del 30% i diritti aeroportuali. Ma i tecnici devono lavorare non trascurando la richiesta di investimenti per maggiori efficienza e dinamismo agli scali che potrebbero non essere realizzati a fronte di minori introiti.

Royalties. E' allo studio anche la riduzione di questi diritti per un risparmio di circa 10 milioni per l'intero settore e di 4-5 milioni per l'Alitalia. Si tratta di diritti che le compagnie petrolifere pagano ai gestori aeroportuali per

la distribuzione del carburante nelle aerostazioni e che scaricano sul prezzo praticato al vettore. Per il 2004 Alitalia prevede una spesa negli scali italiani di 10 milioni e 216mila euro per le royalty, pari a 7,56 euro per metro cubo di media, rispetto ai 3,34 euro medi percepiti dagli scali europei di Londra, Francoforte, Amsterdam e Parigi. Con la rivisitazione delle royalty, la spesa potrebbe dimezzarsi e raggiungere i 5 milioni e 700mila euro per 1.350.000 metri cubi di carburante. Alitalia, secondo quanto emerge dai primi studi di rimodulazione del piano, prevede per il 2004 l'acquisto di 425mila metri cubi di carburante pari a 3 milioni di euro nell'aeroporto di Fiumicino, mentre su Malpensa prevede di acquistare 603mila metri cubi di carburante, pari a 4 milioni e 900 mila euro.



Nuove regole UE a favore del passeggero dal 2005

Approvata dal Consiglio UE lo scorso 26 gennaio la revisione del regolamento DBC (Denied Boarding Compensation), che comporta una serie di iniziative a tutela dei passeggeri che dovranno trovare applicazione a partire dall'inizio del 2005. Le nuove regole mirano a limitare i disagi causati ai viaggiatori dall'uso improprio dell'overbooking fino ad oggi in parte giustificato dal fenomeno del no-show, ossia quella percentuale di passeggeri prenotati che non si presenta all'imbarco consentendo ad altri di trovare posto sul volo desiderato. La nuova disposizione raddoppia la cifra di indennizzo prevista per i passeggeri vittime di overbooking che passa da 75 a 300 euro ad un minimo di 250 ed un massimo di 600 euro, inoltre si prevede l'ob-



bligo per le compagnie aeree di ricercare tra gli utenti un numero di volontari disposti a cedere il proprio biglietto in cambio delle compensazioni; solo nel caso in cui non si raggiunga un numero sufficiente di volontari la compagnia aerea potrà rifiutare l'imbarco ad alcuni clienti, i quali avranno diritto, oltre all'indennizzo, alla possibilità di scegliere tra il rimborso del biglietto o un volo alternativo e a cibo, bevande e in caso di bisogno sistemazione in hotel. La revisione del regolamento interviene anche sul problema dei ritardi e delle cancellazioni dei voli. Nel caso in cui un volo abbia un ritardo superiore alle cinque ore, i passeggeri potranno richiedere il rimborso dell'intero biglietto. Se il volo in ritardo rappresenta uno scalo intermedio allora il passeggero potrà avere un biglietto di ritorno per l'aeroporto di partenza. Nei casi di lungo ritardo rispetto all'orario ufficiale di decollo i passeggeri avranno diritto a cibo, bibite e sistemazione in hotel. L'entità del ritardo è proporzionale alla distanza della tratta: due ore per i voli inferiori ai 1500 km, tre ore per quelli tra i 1500 ed i 3000 km e quattro ore per le tratte superiori. Stessi risarcimenti verranno corrisposti in caso di cancellazione del volo per responsabilità del vettore, a meno che la cancellazione stessa non sia stata annunciata almeno due settimane prima o i viaggiatori vengano imbarcati su un volo con partenza fissata in orario prossimo a quello originario. Nei casi in cui la cancellazione o l'eccessivo ritardo siano dovuti a condizioni meteo avverse o imputabili a rischi terroristici la compagnia non sarà tenuta a risarcire o indennizzare i passeggeri. Le nuove misure si applicheranno anche ai voli charter e ai voli aereo-soggiorno. Le tipologie di rimborso previste saranno applicabili a tutti i passeggeri in partenza da aeroporti UE e ai passeggeri di compagnie aeree comunitarie dirette nell'UE. L'importo dei rimborsi varia a seconda della distanza chilometrica: 250 euro per i voli inferiori ai 1500 km, 400 euro per le tratte comprese tra i 1500 km e i 3500 km e di 600 euro per gli altri collegamenti.