

PERICOLO "WIND SHEAR": finanziato programma sicurezza all'aeroporto di Palermo.

Nell'aeroporto palermitano Falcone Borsellino è stata avviata la sperimentazione di nuovi sistemi e procedure per realizzare un sistema integrato da utilizzare in tutti gli scali interessati a quel fenomeno definito "effetto wind shear", che provoca variazione di direzione o di intensità del vento, in grado di causare situazioni di grave pericolo durante le fasi di decollo e soprattutto di atterraggio di un aeromobile. Per realizzare questo programma che parte da Palermo, a fine maggio scorso sono stati stanziati dall'Enav finanziamenti per 3 milioni e



500 mila euro per il 2004 e 3 milioni e 600 mila euro per il 2005. Un fenomeno particolarmente inquietante perché di difficile individuazione: a causarlo, infatti, sono molteplici fattori. I suoi effetti si avvertono ad una altezza dal suolo che varia dai 200 a i 250 metri.

A Palermo che, per le sue condizioni climatiche e orografiche rappresenta il massimo delle complessità sul territorio nazionale, verranno perfezionati strumenti che serviranno a fornire dati sul vento "ai bassi strati in verticale, orizzontale e trasversale", come ha spiegato Filippo Capuano, comandante di aerei e collaboratore alla stesura del piano. "Ma è impossibile ottenere risultati di contrasto del fenomeno al 100 % speriamo di arrivare ad una soglia del 90 %", ha osservato Nieddu. Solo l'aeroporto di Juneau in Alaska è paragonabile alle condizioni orografiche riscontrabili in Italia negli scali costieri e in particolare a quello palermitano. L'esperienza che si acquisirà su Punta Raisi sarà quindi preziosa per la realizzazione di analoghi sistemi in altri aeroporti italiani nei quali si riscontra in modo apprezzabile il fenomeno del wind shear.



* segue da pag. 1

pre corretta. E anche lo stress da inchieste giudiziarie. La distrazione spesso può essere stata causata dal telefonino per questo gli investigatori invitano gli uomini radar a lasciarli a casa. Nella classifica dei comportamenti sbagliati c'è: "L'errata valutazione e il ritardato riconoscimento della situazione da parte del controllore". Analizzando i periodi in cui più spesso si sono verificati eventi di "airprox", è risultata una maggiore incidenza nei mesi estivi, quando, cioè, il traffico aereo aumenta.

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)
Golasecca	(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. M. CANAPINI - Fiumicino
Sind. C. COLOMBO - Ferno
V.Pres. A. RANDAZZO - Terrasini
Sind. D. MARTINETTO - S. Francesco al Campo
Sind. B. COLLE - Segrate
Sind. G. PIEVANI - Orio al Serio
Sind. M. PRENCIPE - Calderara di Reno
V.Pres. M. ASPESI - Cardano al C.
Sind. G. COLLU - Elmas
Sind. L. D'ALFONSO - Pescara
Sind. W. PERANDINI - Ciampino
Ass. G. ADAMI - Sommacampagna
Dott. W. MONTINI - 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



AeroAmbiente S.r.l. Roma Tel.: 065224681 Fax: 065202185

ANCAI NOTIZIE

Periodico di informazione
dell'Associazione Nazionale Comuni
Aeroportuali Italiani

Numero 19

DIRETTORE RESPONSABILE
Barbara Minniti

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

EDITRICE ANCAI
Via Portuense, 2498
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
Mario Canapini

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



OTTOBRE 2004

Comune & Aeroporto

PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE ITALIANA DEI COMUNI AEROPORTUALI

UOMINI RADAR DI LINATE, PER L'ENAV TROPPE VALUTAZIONI ERRATE

L'Enav effettua una verifica sui livelli di preparazione dei controllori di volo dell'aeroporto di Linate e conclude con la proposta di "inviare il personale a corsi di aggiornamento del controllo di traffico aereo, di fraseologia e di lingua inglese". Il documento - 82 pagine dense di grafici, statistiche, analisi - è ritenuto interessante anche da chi si occupa del centro radar da un punto di vista giudiziario, tanto che il documento potrebbe diventare un atto importante per l'inchiesta milanese sui 62 controllori di volo finiti a processo con l'accusa di assenteismo. L'indagine dell'Enav, condotta sul triennio 2001-2003, era stata sollecitata dalla società stessa per analizzare punti critici e debolezze del sistema in modo da perfezionarlo. Preoccupante era anche il punto di partenza dell'indagine che doveva accertare le cause di quelli che in gergo vengono definiti "airprox" e che si verificano quando gli aerei in volo si avvicinano troppo l'uno all'altro riducendo così le distanze di sicurezza. La premessa era: "In totale, nel triennio in esame, gli airprox sono stati 98, di cui 72 (il 73,5%) per responsabilità di Milano Acc". Varie le cause secondo gli ispettori, tra cui anche i lapsus, le sviste, una fraseologia inglese non sem-

* segue pag. 8

UN SALUTO ED UN AUGURIO ALL'ANCAI

Come avviene in tutti i paesi democratici, il passaggio elettorale del giugno scorso ha determinato una serie di avviciamenti che hanno interessato anche l'ANCAI.

L'associazione in tutti questi anni ha saputo svolgere un intenso lavoro di analisi dei problemi, di confronto, di proposta e perché no, anche di lotta chiara e decisa a favore degli interessi dei comuni aeroportuali, sia in ambito ambientale sia in riferimento ai costi indotti dalla presenza degli scali aeroportuali, costi ricadenti sulle sempre più asfittiche casse comunali.

Due successi recenti su tutti: l'istituzione della cosiddetta "addizionale comunale sulle tasse di imbarco" (che deve essere perfezionata, per far giungere ai legittimi destinatari i proventi della stessa, proventi oggi incassati per oltre il 90% dai Ministeri del Tesoro e degli Interni) e il recentissimo pronunciamento del Consiglio di Stato a favore di ANCAI e dei comuni ricorrenti, che ha stabilito definitivamente l'obbligo per le società di gestione di accantonare il 7% delle spese di manutenzione per finanziare i piani di risanamento acustico.

Ciò a dimostrare che la collaborazione e l'univocità del sentire i problemi da parte di amministratori rappresentati i più diversi schieramenti può essere elemento fondamentale di coesione e di affermazione dei diritti dei cittadini. L'ANCAI peraltro è stata buona maestra in questo, sia attraverso i vertici politici che ci hanno sempre sostenuto, sia, operativamente, per mano dei tecnici del settore ambiente, cui devo a nome di tutti gli associati un caloroso ringraziamento per l'attività svolta, auspicando anche per il futuro la massima collaborazione.

Accingendomi a salutare e ringraziare i membri del direttivo uscente e tutti gli associati per l'azione di stimolo, di sostegno e la fattiva collaborazione su cui ho potuto contare durante il mio mandato, formulo i più sentiti auguri di buon lavoro al nuovo direttivo e in particolare al Sindaco di Fiumicino Canapini, nuovo Presidente ANCAI, che già nella veste di Vicepresidente tanto ha fatto per l'Associazione.

Il Presidente uscente **Giovanni Canziani**



DAL 24 SETTEMBRE L'ANCAI HA UN NUOVO PRESIDENTE: DR. MARIO CANAPINI SINDACO DI FIUMICINO

Il 24 settembre 2004 si sono svolte a Fiumicino nella sala consigliare l'elezione del presidente, di due vicepresidenti e tre nuovi membri del Comitato Direttivo.

E' stato eletto per acclamazione presidente il Sindaco di Fiumicino Dr. Mario Canapini che succede al Sindaco Giovanni Canziani che al termine dei due mandati non poteva più essere rieletto. Confermato vicepresidente il Sind. Antonio Randazzo, nuovo vicepresidente ed eletto nel direttivo, sind. Mario Aspesi insieme al sind. Claudia Colombo e Ass. Stefano Adami.

2-3 AGGIORNAMENTI

4 RISANAMENTO ALITALIA

5 GESTIONE SCALI

6 SICUREZZA

MENO PUBBLICO NELLA GESTIONE DELLO SCALO RONCHI DEI LEGIONARI

Incontro tra l'assessore regionale ai Trasporti, Lodovico Sonogo, e il presidente del consorzio aeroportuale, Franco Soldati sulla gestione dello scalo regionale di Ronchi dei Legionari. La Regione Friuli-Venezia Giulia e il Consorzio per l'Aeroporto friulano puntano a una riduzione del peso degli azionisti nella società aeroportuale, aprendo agli investitori privati: Nel corso dell'incontro, è stato fatto un approfondimento generale dei problemi dello scalo regionale, del quale sono state anche esaminate le prospettive. Regione e Consorzio condividono quindi l'obiettivo di ridurre il peso degli azionisti pubblici nella società aeroportuale aprendo la compagnia ad investitori privati (oggi il 100% è pubblico), l'intento di collocare tale obiettivo in un quadro di integrazione del sistema dei trasporti e del territorio, nonché il proposito di individuare di comune intesa le procedure tecniche e giuridiche più adatte al raggiungimento di questi due scopi con l'appoggio degli azionisti.

GALILEI DI PISA: NEL 2003 MIGLIORE UTILE NETTO E ORA POTREBBE VOLARE IN BORSA.

Dopo l'approvazione del Bilancio dell'Esercizio 2003 i soci pubblici della SAT, la società che gestisce l'aeroporto Galilei di Pisa, hanno proposto in sede di Assemblea la quotazione in Borsa della Società Aeroporto Toscano Spa. In seguito a tale richiesta l'Assemblea dei Soci ha dato mandato al Consiglio di Amministrazione di convocare una specifica Assemblea. Sulla proposta avanzata da Regione, Comune e Provincia di Pisa hanno influito gli ottimi risultati conseguiti dalla SAT negli ultimi anni. Infatti, nonostante la crisi del trasporto aereo civile che ha caratterizzato il 2003 la SAT ha registrato il migliore

utile netto della sua storia: 2,181 milioni di euro, registrando un aumento del 6,4% rispetto al 2002 (già anno record). Anche nel 2003 SAT ha confermato in termini di volumi di traffico l'ottimo trend di crescita iniziato nel 2001 realizzando nel traffico passeggeri una crescita del 19,8% rispetto all'anno precedente (per un totale di 1.982.897 passeggeri arrivati e partiti). Nell'ultimo esercizio sono stati inoltre effettuati investimenti complessivi per 8,5 milioni di euro di cui 8 destinati a lavori ed impianti aeroportuali. I lavori hanno riguardato principalmente gli interventi di ristrutturazione dell'aerostazione (1,67 milioni euro) e il proseguimento della ristrutturazione dell'area servizi ovest, entrambi parzialmente finanziati dallo Stato. Sono stati anche avviati i lavori per la realizzazione del secondo livello del parcheggio auto (euro 1,97 milioni) e la riqualificazione della zona partenze (euro 337 mila), i lavori di messa in opera del nuovo impianto di smistamento e controllo sicurezza bagagli in partenza (887 mila euro), la ristrutturazione di impianti (176 mila euro), l'installazione di scale mobili in aerostazione (144 mila euro), opere di ristrutturazione in aree esterne (376 mila euro) e sulle piste di volo (131 mila euro)

DIRITTI DEI PASSEGGIERI: INSEDIATO COMITATO ENAC

Questi gli obiettivi del Comitato per la tutela dei Diritti del Passeggero, insediato presso l'Enac, ente nazionale per l'Aviazione Civile: vigilanza nell'attuazione di regole certe, definizione netta delle responsabilità, l'avvio di un canale privilegiato di informazione continuativa, puntuale e trasparente su diritti, servizi, tariffe con i consumatori. Fanno parte del Comitato tra gli altri, rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture, ministero delle Attività Produttive, Enav, associazioni

dei vettori aerei nazionali, società di gestione, Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti e di tutte le associazioni dei consumatori. Sono inoltre iniziati incontri volti all'aggiornamento della Carta dei Diritti del Passeggero alla luce della ratifica della convenzione di Montreal e in vista dell'entrata in vigore, il prossimo anno, del nuovo regolamento comunitario in materia di overbooking e mancato imbarco. Sul tema del noleggio a breve termine di aeromobili stranieri e relativi equipaggi, entro il 30 giugno verrà elaborata una White List di operatori certificati e riconosciuti sui quali sarà stata effettuata una serie di verifiche tecniche, sulla base di un protocollo di accertamenti concordato, secondo criteri comuni a garanzia della sicurezza.

AEROPORTO PONTECAGNANO FORSE PRONTO NEL 2005

Impegno della Regione Campania per rendere operativo entro il 2005 il nuovo aeroporto di Pontecagnano in provincia di Salerno. A margine della presentazione del progetto dell'Interporto di Battipaglia, l'assessore ai Trasporti Ennio Cascetta ha confermato la volontà della Regione di: "Abbiamo, insieme alla società d'interporto, sponsorizzato il finanziamento da parte del governo di un'altra tranche di fondi necessari. Le risorse ci sono o saranno disponibili a brevè". "La sfida è quella di far decollare l'aeroporto. Bisogna dimostrare di saper far funzionare le infrastrutture - ha concluso Cascetta - che non sono infrastrutture ma vere e proprie aziende ed imprese che devono creare ricchezza per sé e per l'economia nella quale si inseriscono".

ANCONA: INAUGURATO NUOVI TERMINAL

Inaugurato il 24 giugno scorso il terminal passeggeri e merci dell'aeroporto Raffaello Sanzio

Ancona-Falconara. Ottomiladuecento mq di aerostazione passeggeri (arrivi, partenze e centrale tecnologica); 1800 mq di terminal merci; 35.000 mq di piazzale sosta aeromobili; 600 posti-auto, 350 dei quali nel parcheggio multipiano; 600 mq di ricovero per mezzi di rampa e un deposito carburante di 600.000 litri. La nuova aerostazione è stata progettata dallo studio 'Von Gerkan, Marg e Partners' di Amburgo, che ha al suo attivo opere come gli aeroporti di Berlino, Stoccarda, Amburgo, le Fiere di Rimini, Hannover e Dusseldorf, ed è stata realizzata dall'impresa Mucafer Scarl, di Manfredonia. L'investimento complessivo per la nuova aerostazione passeggeri è di 22 milioni di euro; per portarla a termine ci sono voluti 52.750 giorni/uomo lavorativi; per il terminal merci l'investimento è stato di 1,2 milioni. Per le varie opere, il piano di investimenti ha avuto una portata complessiva di 32,1 milioni (19,2 milioni dallo Stato, 12,9 milioni dalla società di gestione dei servizi aeroportuali Aerdorica), per un totale di 73.360 giorni/uomo lavorativi. Il nuovo impianto è capace di supportare un traffico di circa un milione di passeggeri l'anno; attualmente il volume del "Raffaello Sanzio" è di 500.000; sostituisce il precedente impianto operativo dal 1981, progettato per 100.000 passeggeri. L'esterno del nuovo terminal è interamente in vetro a protezione solare (di spessore di 30 millimetri), con un aspetto fortemente tecnologico; all'interno operano quasi 200 metri di nastri mobili per la restituzione e l'accettazione dei bagagli e 12 banchi di check-in; raddoppiate, infine, le dotazioni biglietterie e informazioni. Il governatore delle Marche Vito D'Ambrosio ha riferito che la Regione Marche ha richiesto all'Enac di trasformare l'attuale concessione all'Aerdorica da annuale a ventennale, al fine di incentivare i privati, con una logica di medio-periodo.

AEROPORTI DELL'UMBRIA - MARCHE

Aeroporto di PERUGIA "S. EGIDIO"

Codice ICAO LIRZ

Codice IATA PEG

Altezza slm 211 mt

Distanza dalla città 10 km

Società di gestione: SASE Spa a maggioranza Enti pubblici

Collegamenti con Malpensa e Sardegna e voli charter corto raggio

Aeroporto di PESCARA "PASQUALE LIBERI"

Codice ICAO LIBP

Codice IATA PSR

Altezza slm 14 mt

Distanza dalla città 4 km

Società di gestione: SAGA Spa,

85% Enti Pubblici (Regione, Camere di Commercio di Pescara, Chieti, Teramo e l'Aquila), 15% da soci privati. La Regione Abruzzo con il 40,37% rappresenta il socio di maggioranza relativa.

Voli nazionali ed europei, voli charter

COMUNE TERRITORIALE: Perugia

Superficie territoriale:Km² 449,98

Popolazione residente: 150.823

Famiglie: 57.143

Densità demografica ab/Km 335

Imprese totali: 11.511

Sindaco:Renato Locchi (Centro Sin.)

COMUNE TERRITORIALE: Pescara

Superficie territoriale:Km² 33,62

Popolazione residente 121.728

Famiglie: 43.285

Densità demografica ab/ Km 3.621

Imprese totali: 10.190

Sindaco:Luciano D'Alfonso (Centr. Sin.)

Dati: Ancitel



Spazio unico europeo, ne discutono 25 Paesi

Si è svolta a Selinunte a metà settembre la conferenza per analizzare gli aspetti del nuovo assetto europeo degli spazi aerei. A organizzare l'incontro il Canso (l'organizzazione che riunisce tutti i principali providers per il controllo del traffico aereo), Etf (la confederazione europea dei sindacati dei controllori del traffico aereo), con il sostegno della Commissione europea. Oltre 130 delegati, provenienti da 25 nazioni, hanno discusso le problematiche legate ai nuovi regolamenti del "Single European Sky". Per l'Italia è intervenuto il generale Bruno Nieddu, Presidente di Enav, la società per il controllo e la sicurezza della navigazione aerea, che gestisce dalle proprie strutture (39 torri di controllo e 4 centri regionali) fino a 2 milioni di movimenti aerei l'anno. Il 20 aprile scorso è nato ufficialmente "Il cielo unico europeo" che non sarà più definito dagli attuali confini nazionali ma da un nuovo criterio basato principalmente sull'efficienza operativa delle rotte di navigazione aerea prevedendo entro il 31 dicembre 2004, la creazione di uno spazio aereo integrato per la fornitura dei servizi del traffico aereo.

**Sicurezza aerea: Enac autorità di vigilanza**

Il Governo ha dato il via libera ad un decreto legge-stralcio che individua nell'Enac l'Autorità nazionale di vigilanza, indipendente dai fornitori di servizi di navigazione aerea. Il testo di legge interviene in ottemperanza dei dettami dell'art 4 del Regolamento comunitario n.549 del 2004 che prevede sia istituita e resa operativa in tutti i Paesi membri una autorità di vigilanza per rafforzare i livelli di sicurezza e di efficienza globale del traffico aereo. La modifica e riformulazione dell'art. 117 della Costituzione italiana aveva già da tempo evidenziato la forte necessità di un intervento di riordino e razionalizzazione del quadro normativo che ha regolato fino ad oggi il comparto del trasporto aereo in Italia. E una serie di priorità erano state individuate, nel corso di una serie di incontri e confronti, da tutte le componenti interessate al settore riunite nel così detto "tavolo delle regole", ovvero in un Comitato ristretto istituito lo scorso anno a Palazzo Chigi e coordinato dal viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Mario Tassone, per delineare lo stato di salute del trasporto aereo. In particolare, era emersa l'esigenza di dare una ben definita attribuzione di poteri al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di direttiva politica, vigilanza, controllo, verifica e sanzione, per porre fine alla presenza di una pluralità di indirizzi e referenti all'interno del settore. Il Comitato aveva poi rilevato come l'esercizio delle funzioni di gestione fosse

incompatibile con il ruolo di chi detta le regole, dovendone poi sanzionare e verificare il rispetto. Tale presa di coscienza aveva suggerito, quindi, la necessità di demandare, in maniera esclusiva, all'Enac (Ente nazionale dell'aviazione civile) la regolazione tecnica del trasporto aereo. E poichè lo stesso Comitato aveva rilevato l'impossibilità di coniugare le ragioni della sicurezza con le esigenze di un soggetto privato, aveva anche indicato come prioritaria la definizione delle attività da assegnare all'Enav (Ente nazionale assistenza al volo) nell'ambito della sicurezza, delineandone in modo preciso la natura giuridica. Tutte queste osservazioni hanno trovato applicazione con l'approvazione del decreto legge, che ha quindi attuato un primo intervento a livello ordinamentale nel comparto del trasporto aereo. Ma l'iter di riordino non si esaurisce con l'aggiornamento delle regole. Come indicato nel documento redatto dal Comitato ristretto nel dicembre 2003, mancano ancora all'appello altri due settori in cui il Governo dovrà intervenire: il sistema infrastrutturale ed i vettori. E la prossima tappa della riforma del trasporto aereo sarà orientata alla risoluzione del problema delle gestioni aeroportuali. L'infrastruttura aeroportuale italiana si dimostra infatti inadeguata a sostenere lo sforzo di crescita dei vettori nazionali, e tra i due soggetti manca la capacità di fare sistema e di dare risposte univoche.

Traffico aereo, per l'ICAO previsioni di ripresa

Dopo due anni di stagnazione, si attende una buona ripresa del trasporto aereo mondiale, con una crescita del traffico passeggeri del 6,2% per l'anno in corso, del 5,4% per il 2005 e del 5,2% per il 2006. Le previsioni di medio termine sono stilate dall'ICAO (International Civil Aviation Organization). L'incremento del traffico, rileva l'ICAO, varierà da regione a regione, influenzato da fattori locali. Le linee aeree dell'area Asia-Pacifico, per esempio, dovrebbero raggiungere il picco di crescita quest'anno (+8,5%), come conseguenza del veloce recupero dall'impatto devastante della Sars nelle stagioni passate. Il tasso di crescita della regione dovrebbe poi mantenere un livello stabilmente superiore al 6% sia nel 2005 (+6,8%), sia nel 2006 (+6,4%). Per quanto riguarda il Nord America e l'Europa, l'ICAO prevede, per l'anno in corso, una crescita rispettivamente del 5,6% e del 5,1%. L'espansione del traf-

fico passeggeri sui due mercati dovrebbe proseguire anche negli anni successivi: in Nord America si stima un +4,5% nel 2005 ed un +4,4% nel 2006, mentre in Europa l'incremento atteso è del 5,3% nel 2005 e del 4,9% nel 2006. Le linee aeree del Medio Oriente dovrebbe registrare incrementi ben al di sopra della media mondiale. In particolare, l'ICAO stima un +6,7% a fine 2004 ed un +6,9% sia nel 2005, sia nel 2006. Situazione opposta, invece, per l'America Latina e Caraibica e per l'Africa, entrambe regioni destinate ad incontrare una crescita del traffico passeggeri stabilmente inferiore alla media mondiale nel periodo 2004-2006. Per la prima l'ICAO prevede un incremento del 4,5% nel 2004 e del 4,2% per il 2005 ed il 2006, mentre per l'Africa la crescita stimata dovrebbe scendere al 4% nel 2004, risalire al 5% nel 2005 e ritornare al 4,3% nel 2006.

Black-out radar Linate: aperta un'inchiesta contro ignoti, danni per 20 milioni di euro

Sarebbero stati causati dall'interruzione di energia dovuta a un difetto di 2 gruppi di continuità i quattro black-out che hanno paralizzato per quasi due giorni il traffico aereo sui cieli milanesi e non solo. Proprio nel terzo anniversario dell'incidente di Linate che provocò 118 morti e un ferito, la procura di Milano ha aperto un'inchiesta contro ignoti per interruzione di pubblico esercizio. Le indagini sono svolte dal procuratore aggiunto Francesco Dettori e dal pm Piero Basilone. I quattro black-out sarebbero stati causati dall'interruzione di energia dovuta a un difetto di due gruppi di continuità (Ups). Basilone ha disposto il sequestro dei due Ups e di tutta la loro documentazione. Al vaglio degli inquirenti c'è anche il funzionamento strutturale delle macchine. Se dalle indagini dovesse emergere che c'è stato pericolo per la sicurezza dei voli, il reato contestato potrebbe cambiare, perciò verrà analizzata anche la durata dell'interruzione dell'energia. Secondo i magistrati, al momento viene considerata improbabile l'ipotesi di un sabotaggio.

Prevedibili le polemiche: "Ho chiesto al Governo di fare chiarezza. Bisogna individuare i responsabili", chiede il presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni. E Giuseppe Bencini, presidente Sea (la società che gestisce Malpensa e Linate), parla "di un rilevante danno di immagine per il guasto del radar Enav". Secondo Dario Balotta segretario lombardo della Fir-Cisl: "La manutenzione è stata affidata a una ditta esterna, la Vitrociset. Così l'Enav ha ridotto da 15 ad appena 4 i tecnici in grado di affrontare le emergenze".

Le perdite stimate si aggirerebbero intorno a 20 milioni di euro

AEROPORTI SICILIANI: 37 MILIONI DI EURO DALL'ENAV

L'Enav ha programmato di investire in Sicilia 37 milioni di euro tra il 2004 e il 2006. Lo ha annunciato il presidente dell'Ente Bruno Nieddu, intervenendo al convegno, organizzato insieme all'Enac, sul sistema aeroportuale siciliano. Le risorse sono destinate alla sicurezza e all'efficienza del servizio negli aeroporti di Catania, Palermo, Pantelleria e Lampedusa. "La Sicilia e i suoi mari - ha concluso il presidente dell'Enav - sono interessati al grande studio del Mediterranean free flight che tende a rendere sempre più autonome e consapevoli le decisioni dei piloti svincolandole dalla necessità di 'clearances' dei controllori del traffico aereo. Il tutto nell'ottica di incrementare la capacità di gestire il traffico aereo che utilizza lo spazio siciliano e i suoi scali, senza rinunciare alla sicurezza che deve caratterizzare ogni volo".

MALPENSA: PIÙ CONTROLLI SUI BAGAGLI

Nuovo servizio a tutti i viaggiatori dello scalo di Malpensa che consentirà di garantire una maggiore sicurezza nelle operazioni di controllo dei bagagli. L'installazione di un consistente numero di telecamere ed un programma informatico permetteranno di seguire l'intero percorso dei bagagli. Inoltre, nel caso in cui un passeggero dovesse riscontrare l'avvenuta manomissione di una sua valigia potrà comunicare a Sea, tramite call center oppure via mail, i propri dati (nome e recapito, la data ed il numero del volo, il numero dell'etichetta e la descrizione del bagaglio) ed il tipo di manomissione al fine di far attivare un'indagine interna e stabilire se il danno sia avvenuto presso l'aeroporto milanese.

MALPENSA SECONDO HUB PER PUNTUALITÀ, PRIMA FRANCOFORTE

Lo scorso inverno Malpensa si è rivelato il secondo miglior 'hub' del continente in fatto di puntualità, battuta solo da Francoforte. È quanto emerge da una tabella pubblicata dall'Associazione delle linee

aeree europee (Aea) riportando le percentuali dei voli intra-europei partiti con un ritardo di oltre 15 minuti nel primo trimestre 2004 dai 27 maggiori aeroporti del continente. Considerando solo i nove scali "hub", Milano-Malpensa (con un percentuale di 22,8% di voli in ritardo) è al secondo miglior posto dopo l'aeroporto di Francoforte (20,4%). Seguono Londra-Heathrow (24,8%), Amsterdam (24,9%) e Roma-Fiumicino (25,2%).

TORINO CASELLE: TRAFFICO A +9,2 NEL 2004

Nei primi cinque mesi dell'anno i passeggeri dello scalo Torino Caselle sono stati 1 milione e 315 mila, con un aumento del 9,2% rispetto allo stesso periodo del 2003. L'incremento ha riguardato soprattutto le linee internazionali, che hanno fatto registrare un +18%, mentre quelle italiane sono cresciute del 5,4%. Bene anche il traffico charter (+4,4%).

Dopo un 2003 non molto brillante, dunque, lo scalo torinese dà importanti segnali di sviluppo. Il positivo trend di traffico - informa la Sagat (la società che gestisce l'aeroporto) - è proseguito anche a maggio, con una crescita del 15% dei passeggeri, che sono stati 256.393 (1 milione 315 mila nei primi cinque mesi). Sensibili incrementi si sono registrati sia sulle linee nazionali (+18,1%) sia su quelle internazionali (+19,5%). A incidere sui volumi i risultati ottenuti da Meridiana e Air One sulla tratta Torino-Cagliari (+79,4%), effettuata dopo che dal 1 marzo l'Alitalia aveva rinunciato alla rotta sarda, e il balzo di passeggeri sulla linea per Barcellona, cresciuti del 230% in seguito all'attivazione dal febbraio scorso, da parte della Ryanair, del volo Torino-Barcellona Geron. Un collegamento che si è affiancato a quello già esistente di Iberia. L'insediamento della base operativa di Air One a Caselle e l'apertura di nuovi collegamenti avvenuta nei mesi scorsi hanno, inoltre, contribuito a determinare la crescita dell'11,4% dei movimenti dell'aviazione commerciale. È dall'inizio del 2004 che Caselle registra incoraggianti risultati, confermati dal record di passeggeri giornalieri (4 gen-

naio 2004) e mensili (in marzo). Anche ad aprile la crescita del traffico è stata superiore alla media degli altri scali nazionali.

TRAFFICO SCALI PUGLIESI: INCREMENTI RECORD

Più 26,3% a Bari, +8,7% a Brindisi: è sempre più accentuata la crescita del traffico passeggeri sugli aeroporti pugliesi. Complessivamente, nei primi cinque mesi del 2004, i passeggeri in arrivo e partenza dal capoluogo pugliese sono stati 642.271, rispetto ai 508.510 del 2003 (+26,3%). A Brindisi, invece, il traffico passeggeri ha raggiunto le 254.995 unità, con un incremento dell'8,7% rispetto al dato 2003. È quanto emerge dall'analisi dei dati di traffico registrati sui due aeroporti e resi noti dalla Seap, la società che gestisce gli scali pugliesi. L'andamento - secondo la Seap - assume ancor più valore se lo si raffronta con il dato dello scorso anno che, per il sistema aeroportuale pugliese, ha rappresentato quello con i più alti volumi di traffico. Sull'aeroporto di Bari nel solo mese di maggio hanno fatto scalo 153.622 passeggeri, con un incremento del 40,4% rispetto all'anno scorso, quando i passeggeri furono 109.426. Tale andamento trova una sua rispondenza anche nei valori riferiti al traffico aeromobili con 9.522 movimenti, il 15,5% in più rispetto agli 8.429 dell'analogo periodo (gennaio-maggio) del 2003. Nel solo mese di maggio i movimenti hanno raggiunto quota 2.200, +21,5% rispetto a maggio 2003. In crescita anche il traffico merci e posta, rispettivamente cresciuti del 12,9% e 20,1% nei primi cinque mesi: merito del +156% e +101% riferito al solo mese di maggio. Anche l'aeroporto di Brindisi ha fatto registrare nel mese di maggio 2004, un sensibile miglioramento dei propri risultati rispetto all'anno precedente; infatti nel mese scorso i passeggeri in arrivo e partenza dall'aeroporto messapico sono stati 67.478, rispetto ai 57.842 dello scorso anno (+16,7%). In crescita il movimento aeromobili passato dagli 827 del maggio 2003 agli 898 del maggio 2004, con un incremento dell'8,6%: un dato in linea con quello dei primi cinque mesi dell'anno in corso (+8,1%).

Sensibile flessione, invece, per il traffico merci.

AUMENTA ANCHE TRAFFICO ALITALIA

In aumento, nel mese di aprile, il traffico Alitalia che ha registrato un +14,6% con un incremento di capacità del 7,6% e del fattore di carico del 4,4%. Su un valori significativamente positivi anche la puntualità in arrivo a 15 minuti che si attesta all'82,2% (a maggio 86,4%, +4,2% su aprile). Buoni i risultati anche per quanto riguarda la regolarità dei voli: sempre a aprile il risultato è stato pari al 98,6%.

LOW COST NON SEMPRE PIÙ ECONOMICO SECONDO RICERCA FRANCESE

Una ricerca del ministero dei trasporti francese, che ha confrontato - sui siti Internet delle varie compagnie aeree tradizionali, a basso costo e ferroviarie - i prezzi delle prenotazioni per un viaggio da Parigi verso altre città europee, come Londra, Barcellona, Vienna, Budapest e Berlino ha rivelato che non è affatto detto che le offerte delle compagnie aeree "low cost" per trascorrere un week end in Europa siano le meno care in rapporto a quelle dei voli di linea tradizionali e del treno. Per un Parigi-Barcellona, per esempio, l'offerta "low cost" si è rivelata la più cara, mentre quella ferroviaria era abbastanza vicina ai prezzi più bassi delle compagnie aeree tradizionali. Per un viaggio dalla capitale francese a Londra i prezzi dei voli aerei sono abbastanza simili ed anche inferiori a quelli dell'Eurostar. Ma il treno offre un tempo di percorrenza inferiore e un collegamento diretto fra i centri delle due città. Per altre destinazioni - Berlino, Vienna o Budapest - i viaggi ferroviari sono addirittura i più cari e più lunghi. Anche dall'esame degli spostamenti all'interno della Francia - in particolare sulle direzioni Parigi-Marsiglia e Parigi-Tolosa - emerge che l'offerta "low cost" non è affatto la più a buon mercato. Per andare da Parigi a Marsiglia in aereo o in treno il tempo di percorrenza da centro a centro è praticamente lo stesso, e i prezzi della compagnia a basso costo e del treno sono quasi simili ed inferiori a quelli praticati per esempio da Air France.

ALITALIA, FALLIMENTO SCONGIURATO.**Nuovo piano industriale, contratti e ammortizzatori sociali per gli esuberi.**

Conclusa con la firma dell'accordo tra azienda, Governo e sindacati la lunga maratona contrattuale in Alitalia che apre una nuova era per il servizio della compagnia aerea: 3.684 esuberi e risparmi per 282 milioni in due anni. Ora la partita che dovrà consentire il via libera definitivo dei sindacati al piano industriale 2005-2008, e l'immediato salvataggio della compagnia con l'accesso al prestito ponte da 400 milioni di euro, si giocherà con il governo. I sindacati chiedono certezze sul futuro della azienda, dalla garanzia degli ammortizzatori sociali da estendere a tutto il settore del trasporto aereo alla certezza della creazione di una holding a controllare le due società in cui sarà divisa l'aviolinea (Az Fly per le attività di volo e Az service per quelle di terra), secondo il progetto industriale, per mantenere una gestione unitaria dell'azienda.

L'ultimo sofferto round fra Alitalia e sindacati sul rinnovo contrattuale degli assistenti di volo ha prodotto 900 esuberi fra hostess e assistenti di volo e risparmi dalla categoria per 80 milioni di euro nel 2005-2006. Esodi e risparmi che si vanno ad aggiungere ai 289 esuberi dei piloti che consentiranno risparmi per 52 milioni e ai 2.490 del personale di terra



che faranno risparmiare all'azienda 150 milioni. In totale 282 milioni che andranno ad aggiungersi ai 205 dalla razionalizzazione di beni e servizi, ai 363 dalla riorganizzazione dell'area commerciale, per arrivare a 850 milioni nell'arco di piano, che nel 2008 prevede benefici a regime per 1.027 milioni. Tutto il personale ha dunque dato disponibilità per maggiore produttività e flessibilità. Piloti e assistenti di volo voleranno di più e le nuove regole contrattuali consentiranno all'aviolinea di poter essere nel contempo una compagnia ai livelli delle grandi concorrenti europee, ma anche una "low cost", in grado di contrastare le rivali che hanno sottratto fette di mercato. Chiudendo la maratona contrattuale, il sindacato ha dunque dimostrato "un'alto di senso di responsabilità" è stato detto oggi da più parti, a partire dal numero della compagnia che al suo staff ha espresso la sua consapevolezza ed amarezza per i sacrifici che hanno dovuto accettare.

Intanto la Finanziaria 2005, nella bozza di testo trasmesso alla Camera, il 1 ottobre stanziava 750 milioni per la ricapitalizzazione Alitalia. I contenuti dell'accordo

L'accordo prevede l'applicazione della cig per due anni, dopo i quali sarà fatta una verifica della congruità degli organici, e un fondo integrativo al reddito dei lavoratori a cui verranno applicati gli ammortizzatori sociali per l'80% a cui contribuiranno le aziende del comparto aereo, oltre ai vettori, ai gestori aeroportuali e all'Enav. La soluzione condivisa sulla gestione degli esuberi consente anche il via libera dei sindacati al rinnovo contrattuale per le tre categorie di lavoratori di Alitalia (piloti, assistenti di volo e personale di terra) e, più in generale, al piano industriale nel quale è prevista anche la divisione della compagnia in Az Fly (per le attività di volo) e Az Service (per le attività di terra). Ma soprattutto, l'intesa spiana la strada per l'accensione immediata del prestito ponte da 400 milioni di euro garantito dallo stato di cui la compagnia ha necessità per andare avanti almeno fino a marzo prossimo, quando

saranno affrontate la ricapitalizzazione e la privatizzazione che avverranno a condizioni di mercato, con la riduzione della quota dell'azionista Tesoro (oggi al 62%) non al di sotto del 30%.

I contenuti del Piano industriale Alitalia

Pareggio dei conti entro il 2006, scissione in due società, trasformazione in network carrier. Sono queste le linee guida del piano industriale messo a punto dall'Alitalia per il 2005-2008. L'ultima versione conferma le indicazioni essenziali e prevede come requisiti per la realizzazione del piano la separazione delle attività di volo dalle attività di servizi e supporto, i nuovi contratti di lavoro, gli esuberi e la finalizzazione del prestito ponte, come avvio del processo di ricapitalizzazione e privatizzazione.

NUOVO MODELLO: Alitalia si propone un nuovo "posizionamento strategico", quello del Network Carrier "altamente efficiente". La falsariga è quella di Iberia o Air Lingus: un forte network, con destinazioni non paragonabili alla copertura minima delle low cost, e servizi ridotti all'osso.

PAREGGIO NEL 2006: il piano è stato diviso in due fasi. La prima dedicata al salvataggio e al risanamento della compagnia, con il ritorno al pareggio previsto per il 2006. La seconda, a partire dal 2007, è di rilancio e prevede "la continuazione della crescita oltre che maggiore produttività anche per l'espansione della flotta".

SCISSIONE VOLO-SERVIZI: il piano prevede come requisito essenziale la separazione di Alitalia in due distinte società: Az Fly, focalizzata sull'attività di trasporto aereo, cioè di volo vero e proprio, e Az Service, focalizzata sulle attività dei servizi di terra.

ESUBERI: la riscrittura dei contratti e gli esuberi sono ritenuti requisiti della fase di salvataggio e risanamento. La sintesi del piano ne prevede 3.700 (con l'ultimo accordo con gli assistenti di volo si è in realtà scesi a 3.679), "per i quali si auspica che lo Stato possa attivare gli ammortizzatori sociali".

RISPARMI: l'aumento di produttività e la riduzione del personale genereranno un risparmio di 282 milioni di euro nel periodo 2005/06 che diventeranno 850 milioni nel 2008 e 1.027 milioni a regime.

PRESTITO PONTE: ammonta a 400 milioni di euro garantiti dallo Stato. Sette le banche disponibili all'erogazione. Il prestito è essenziale per avviare il processo di ricapitalizzazione. **PRIVATIZZAZIONE:** richiesta dalla Ue come condizione all'autorizzazione al piano, prevede la discesa del Tesoro dall'attuale 63,3% ad una quota inferiore al 50% e l'ingresso di nuovi investitori.

**GESTIONE SCALI AEREI: CASO ITALIA UNICO NELLA UE.****Proposta di Assaeroporti che punta al federalismo già applicato dalla Regione Puglia.**

L'assoluta atipicità del sistema di regolamentazione vigente in Italia rispetto alla maggioranza degli stati membri dell'Unione europea, produce differenti forme di affidamento nella gestione degli aeroporti.

La situazione in Europa

Secondo le indicazioni fornite da Assaeroporti, infatti, il sistema delle gestioni aeroportuali in Germania, Regno Unito, Spagna, Olanda, Portogallo, Francia, Grecia, Danimarca, Svezia e Finlandia non prevede alcun meccanismo concorrenziale di affidamento. Parallelamente in Olanda, Danimarca Svezia e Finlandia la proprietà ed amministrazione degli aeroporti è dello Stato; in Spagna gli aeroporti sono detenuti, amministrati e sottoposti alla gestione della Aena, società controllata dal governo spagnolo mentre in Portogallo da una società di proprietà statale. La Germania si distingue perché sono le singole società di gestione aeroportuale ad essere proprietarie delle infrastrutture e ad esercitare la gestione sono le società che hanno la proprietà delle infrastrutture. Nel Regno Unito gli aeroporti privati che hanno la proprietà delle infrastrutture sono stati istituiti per legge, mentre in Grecia è l'Hcaa, Ente separato del Ministero dei Trasporti, a controllare ed amministrare gli aeroporti. In Francia, invece, l'Adp, ente pubblico, è responsabile della costruzione ed amministrazione di tutti gli aeroporti nel raggio di 50 km da Parigi, mentre i principali aeroporti sono gestiti per legge in regime di concessione di lunga durata (40 anni) dalle locali Camere di Commercio.

La situazione in Italia

"Il quadro normativo italiano che regola il sistema di affidamento delle gestioni aeroportuali rappresenta un caso unico nel panorama europeo perché a fronte di una norma si delineano una pluralità di situazioni, con alcuni aeroporti che hanno in affidamento la gestione parziale e altri che, invece, hanno ottenuto la gestione totale". Così il presidente di Assaeroporti, Giovanni Maniscalco ha spiegato in una intervista il problema dell'affidamento delle gestioni aeroportuali.

Attualmente gli aeroporti a cui è stata concessa ex lege, per 40 anni, la gestione totale sono sei: Roma, Milano Bergamo, Venezia, Torino e Genova (grazie a sei leggi nazionali diverse che producono comunque gli stessi effetti). Mentre gli scali di Bari, Firenze e Napoli l'hanno ottenuta tramite atti amministrativi. Questi 9 aeroporti operano, comunque, tutti secondo uno stesso regime. "Ma oltre a queste due fattispecie sottolinea Maniscalco - esistono degli aeroporti definiti a gestione parziale (affidamento di una parte del sedime aeroportuale), altri a gestione provvisoria (per un periodo che può essere annuale oppure limitato a 2-3 anni), altri ancora che hanno una gestione totale anticipata provvisoria (ovvero di quasi tutto il sedime aeroportuale) data anticipatamente rispetto all'utilizzo di una norma quale appunto un decreto ministeriale".

Alla luce di questa situazione secondo il presidente di Assaeroporti "la carenza principale dell'attuale quadro normativo è la mancata applicazione di norme che già esistono ed hanno dettato una strategia". In tal senso - aggiunge - "con le leggi 537/93 e 351/95 lo Stato ha indicato quali sono i requisiti minimi per ottenere l'affidamento della gestione totale (capitale sociale, piano degli investimenti ecc.) la quale, se fosse concessa a tutti gli aeroporti, eliminerebbe le disparità di livello e sviluppo e consentirebbe di operare secondo un effettivo regime

Il vero problema, quindi, per le società di gestione deriva da questa situazione di stallo dal momento che, finché non verrà concesso l'affidamento della gestione totale quarantennale (periodo che la legge riconosce come limite massimo di affidamento), verranno a mancare le effettive possibilità di organizzazione e di pianificazione degli investimenti, soprattutto infrastrutturali, necessarie alla crescita



economica e produttiva degli aeroporti italiani.

Le proposte

L'Associazione Italiana Gestori Aeroporti sulla base di un provvedimento approvato dalla Giunta della Regione Puglia relativo all'affidamento della gestione totale aeroportuale ha preparato una proposta da sottoporre alle forze politiche presenti in Parlamento che sintetizza in pochi punti i passaggi normativi atti a regolamentare il sistema delle concessioni rilasciate dall'Enac alle società che si occupano della gestione degli aeroporti al fine di rendere omogenee ed uniformi le tipologie delle gestioni.

Il testo prevede al primo punto che venga affidata alle società, autorizzate all'occupazione e all'uso dei beni del sedime aeroportuale, secondo quanto stabilito dalla legge n. 135 del 97, la gestione totale aeroportuale, da esercitarsi nel rispetto della normativa nazionale ed internazionale vigente e secondo le disposizioni dell'Enac. Ai fini di tale tipologia di concessione dovrebbero essere affidati alle società tutti i beni del demanio aeroportuale, ivi inclusi quelli strumentali, ad



esclusione dei beni necessari allo svolgimento delle attività istituzionali dell'Enac. Il secondo punto stabilisce che vengano uniformati i termini di scadenza a quell'entrata in vigore della presente proposta di legge. Una novità importante prevede che l'affidamento sia subordinato alla stipula di una apposita convenzione e di un contratto di programma tra Enac e società affidatarie, nel quale siano definiti gli investimenti, le strategie, le politiche di sviluppo del sistema aeroportuale oggetto di concessione nonché il correlato piano economico finanziario. Inoltre la società di gestione aeroportuale dovrà conseguire la certificazione di operatore aeroportuale rilasciata dall'Enac per mantenere l'affidamento della gestione per l'intera durata della concessione.

Per concludere gli ultimi due passaggi prevedono che le società affidatarie della gestione totale dovranno corrispondere all'Enac il canone annuo, così come determinato dall'Agenzia del Demanio con decreto del 30 giugno 2003 e successive modificazioni. Infine viene stabilito che, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, siano individuati i beni del demanio aeronautico del Ministero della Difesa da trasferire al demanio dello Stato, ramo Trasporti, per l'assegnazione in uso gratuito all'Enac e quindi il successivo affidamento alle società di gestione aeroportuale.

L'esempio della Regione Puglia

Queste stesse proposte se fossero tradotte in iniziative legislative sostituirebbero la normativa in vigore. "Speriamo - rileva Maniscalco - di risolvere il problema in maniera diretta in quanto esiste già una legge italiana che nel maggio 2003 ha affidato la gestione totale a tre aeroporti e pensiamo che la strada da seguire sia quella del decreto interministeriale che rappresenta una soluzione già sperimentata con successo. Tuttavia, se ci dovessimo trovare di fronte ad una condizione di assoluta incapacità legislativa di risolvere questa situazione, grazie alla modifica dell'art. 117 della Costituzione, potremmo - spiega - rivolgerci alle Regioni che oggi sono chiamate ad essere soggetti primi nella decisione in ambito regionale della strategia e della politica del trasporto aereo". In questo senso "la Puglia - afferma il presidente di Assaeroporti - rappresenta un precedente importante dal momento che, in sede di Giunta, è stato approvato un disegno di legge con il quale è stata affidata la concessione totale agli aeroporti della Regione". Questo ha portato ad un acceso confronto tra Stato e Regione dal momento che entrambi ne rivendicavano la potestà di concessione. Il dibattito si è poi concluso con l'affidamento da parte dello Stato della gestione totale agli aeroporti. Assaeroporti ha quindi proposto due disegni di legge ed inviato a tutti i presidenti delle Regioni italiane interessati il testo di legge invitandoli ad approvarlo in sede di Giunta per creare una situazione analoga al precedente della Puglia.