

### INDAGINE DOXA:

#### GLI UTENTI PROMUOVONO LINATE E MALPENSA

Rispondendo alle 80 domande di una indagine affidata alla Doxa per misurare il livello di soddisfazione degli utenti, i passeggeri, italiani e stranieri, e i loro accompagnatori hanno ritenuto meno gravi di quanto si potesse pensare le difficoltà del traffico per Malpensa, ma c'è da lavorare per rimediare alle insufficienze, prime fra tutte il trattamento e la riconsegna dei bagagli e la pulizia delle toilette. Nell'insieme i due aeroporti hanno meritato un voto più che sufficiente. Intollerabile invece il costo del viaggio in taxi per Malpensa, mentre particolarmente lusinghieri sono per la Sea, la società di gestione, i giudizi sulla sicurezza percepita (80% giudica Malpensa e Linate sicuri e ben sorvegliati), sulla professionalità e cortesia del personale, per le informazioni e per i parcheggi (con qualche riserva per carenze di posti a Linate). Quasi un record infine il più di 90% di soddisfazione per il livello e

la qualità dei negozi nei tre terminal. La rilevazione riguarda il primo semestre del 2004 ed è stata compiuta attraverso 1.907 interviste (14.35 italiani e 475 stranieri) 943 compiute al T1, 484 al T2 e 480 al Forlanini. Ennio Salomon, presidente della Doxa, nel rilevare che "Sea ottiene uno dei risultati più alti nel settore del trasporto pubblico e privato", ha sottolineato che l'indagine ha preso in esame per ognuna delle tre aerostazioni le aree delle operazioni di assistenza e gestione aeroportuale, dei sistemi di trasporto, dei parcheggi, l'informazione, il comfort, la ristorazione, e i negozi. Il più grosso dei problemi negli aeroporti milanesi, secondo gli utenti, riguarda dunque il trattamento e la riconsegna dei bagagli. Malpensa ottiene così solo 43 soddisfatti su cento dei tempi di riconsegna del bagaglio al T1; 53,5 al T2 (dove viaggiano i vacanzieri, psicologicamente più disponibili ad

una maggiore attesa) e 56 a Linate. "Sicuramente andrà meglio la prossima rilevazione", ha promesso Giuseppe Bencini, presidente della SEA, ricordando i massicci investimenti (45 milioni di euro) che la società ha predisposto per l'ammodernamento del sistema automatico di smistamento che dovrebbe raddoppiare dal prossimo luglio la capacità oraria delle valigie trattate.



#### 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)
Villafranca	(VR)
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

#### ANCAI NOTIZIE

Periodico di informazione dell'Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani

Numero 20

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](mailto:ancai@iol.it)

PRESIDENTE  
Mario Canapini

Stampa: Punto Stampa s.r.l.  
Piazza Enrico Baroni, 20  
[www.puntostampa.it](http://www.puntostampa.it)



DICEMBRE 2004

# Comune & Aeroporto

PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE ITALIANA DEI COMUNI AEROPORTUALI

#### AEROPORTI FRANCESI: GESTIONE ALLARGATA A ENTI LOCALI E PRIVATI

È stato presentato al Senato francese un testo di legge che prevede l'apertura del capitale delle piattaforme aeroportuali, attualmente gestite dalle Camere di Commercio. Il progetto normativo, relativo agli aeroporti, dovrebbe apportare importanti trasformazioni al sistema di gestione degli scali e rappresenta il passo successivo rispetto alla promulgazione della legge del 13 agosto 2004, relativa alle libertà e responsabilità locali. Oltre alla trasformazione dello statuto di ADP (Aéroports de Paris) in società anonima, il provvedimento mira a modificare lo statuto degli aeroporti regionali, che accolgono più di un milione di passeggeri l'anno o che rappresentino un interesse nazionale e internazionale. L'attuale sistema delle gestioni aeroportuali prevede l'attribuzione da parte dello Stato francese ad un solo gestore. Secondo il nuovo testo, lo Stato, pur mantenendo la maggioranza azionaria, permetterebbe l'ingresso di altri soggetti, sia delle comunità locali, sia di imprese private, al fianco delle Camere di Commercio alle quali resterebbe il proprio ruolo. Nel provvedimento si interviene anche sulla durata delle concessioni che dovrebbe passare da venti a quaranta anni.

#### LA CITTÀ AEROPORTUALE

Abitualmente quando in qualunque occasione pronunciamo il termine "Aeroporto" intendiamo riferirci al solo "core business" delle attività: il traffico aereo.

La capacità di vedere gli aeroporti in modo differente, incluso il ruolo che essi possono assumere nella rete di trasporto e nella mobilità generale, ed i loro effetti sulle opportunità di sviluppo del territorio rimangono tuttora inespressi.

Con l'integrazione nelle reti di trasporto regionali e nazionali, avvenuta negli ultimi anni, essi rappresentano sempre più un punto focale del trasporto terrestre, venendo a costituire dei veri e propri "Nodi intermodali di scambio" e trasformandosi sempre più in centri di attività economiche a tutto campo.

Gli aeroporti, non sono più assimilabili solo ad una infrastruttura operativa, ma ad una vera e propria "CITTÀ Aeroportuale". Di contro, però, la gran parte degli aeroporti e degli schemi di accessibilità esistenti non sono ancora progettati per rispondere alle esigenze della Città Aeroportuale e, ancora più preoccupante, è il fatto che le Amministrazioni Locali e Regionali non sono ancora state messe in grado di contribuire e partecipare alla creazione di un unico quadro di riferimento programmatico territoriale.

Inoltre, con l'introduzione di nuove forme imprenditoriali private di gestione che si sostituiscono a quella "pubblica", le responsabilità e le competenze devono, a nostro avviso, essere ridefinite in modo ben chiaro tra gli enti locali ed il gestore dello scalo.

Lo sviluppo dell'aeroporto è una miscela di benefici ed interferenze. Se si viene a realizzare una città aeroporto, essa deve porsi non più come una attività imprenditoriale propria di un gestore, bensì come parte integrante di un intero territorio. Il massiccio sviluppo immobiliare dell'aeroporto e l'incremento relativo di congestione lungo le direttrici di comuni di accesso possono generare nuovi e sempre crescenti conflitti. Le ipotesi che la nostra Associazione intende porre a base di ogni processo di sviluppo aeroportuale possono essere sintetizzate nei seguenti punti:

- Gli aeroporti sono un polo di sviluppo territoriale e necessitano di una pianificazione urbana
- L'accessibilità all'aeroporto ed allo snodo di interscambio sono strategie combinate
- Tutte le attività produttive interne al sedime aeroportuale devono essere assoggettate alla fiscalità locale
- Deve trovare immediata applicazione, da parte dei gestori aeroportuali, l'Art. 10 della legge 447/95 (accantonamento del 7% dei fondi iscritti in bilancio per la manutenzione ed il potenziamento delle infrastrutture)

In conclusione, riteniamo che i possibili conflitti che possono sorgere con le Amministrazioni locali possono essere superati individuando forme di sinergia e condivisione di obiettivi e di interesse.

ANCAI è convinta che l'organizzazione di un aeroporto dovrà assomigliare sempre più alla gestione di una pubblica amministrazione locale: salvaguardare un pubblico servizio (assicurare e sviluppare il trasporto aereo) sviluppando nello stesso tempo il territorio.

Presidente *Mario Canapini*



#### ADDIZIONALE COMUNALE SENZA MODIFICHE NEL 2005

Non passano gli emendamenti nella finanziaria 2005, ma raddoppia il finanziamento ai Comuni aeroportuali per l'aumento dei passeggeri in partenza.

Gli emendamenti proposti dall'Ancai e da vari senatori non superano le Commissioni Bilancio della Camera e del Senato, comunque nel 2005 saranno previste entrate per i Comuni aeroportuali perché la tassazione sui passeggeri in partenza è già in vigore da luglio 2004.

Per effetto dell'aumento dei passeggeri in partenza passati da 45 milioni del 2003 ad una stima di 60 milioni nel 2005 le entrate previste per i comuni aeroportuali passeranno da 3 milioni di euro a 6 milioni. A pagina 7 una tabella sulle Addizionali Comunali.

2-3 AGGIORNAMENTI

4 CRACK VOLARE

6 SICUREZZA

7 ADDIZIONALE COMUNALE

**Alitalia, tarda il prestito ponte per dubbi UE su privatizzazione**

Nel terzo trimestre dell'anno si conferma per Alitalia "il profilo di grave criticità reddituale" emerso nel primo semestre ed anche le previsioni per fine anno, nonostante l'atteso miglioramento del mercato, dovranno fare i conti "con una serie di significative criticità", tali da richiedere, per la "sostenibilità della gestione finanziaria" del gruppo, "l'imminente attivazione di adeguate risorse tramite ricorso al prestito ponte di 400 milioni di euro". Sono alcune delle considerazioni che emergono dalla relazione alla terza trimestrale 2004 varata il 12 novembre scorso dal cda della compagnia. Dal documento, che analizza l'evoluzione del traffico della compagnia, emerge anche un netto miglioramento della puntualità del servizio Alitalia: tra luglio e settembre è arrivato in orario l'84,3% degli aerei migliorando il dato del 14,8%. Nello stesso periodo la puntualità in arrivo è migliorata del 9,9%, con una percentuale di aerei atterrati in orario salita dal 74,7% all'84,6%. Il Ministero dell'Economia intanto ha comunicato che la banca d'affari Merrill Lynch "è stata selezionata per lo svolgimento del ruolo di consulente finanziario nell'ambito della prevista operazione di privatizzazione di Alitalia". "L'operazione di riduzione della quota detenuta dal Ministero nel capitale della Compagnia, attualmente pari al 62% circa - scrive il Tesoro nella nota - risponde allo specifico impegno, assunto nel luglio scorso dal governo italiano in sede comunitaria, di rendere minoritaria la partecipazione dello Stato nel capitale della società entro dodici mesi dalla concessione della garanzia sul prestito ponte di 400 milioni di euro". La situazione, almeno fino al 25 novembre scorso, era ancora

in sospeso in attesa della risposta della Commissione UE che deve valutare il piano Alitalia e che da un primo esame aveva dato un giudizio in parte negativo, chiedendo all'Italia "informazioni aggiuntive" sul piano di ristrutturazione di Alitalia al fine di poter valutare "al più presto" se contiene o meno elementi di aiuti di Stato. La UE mantiene infatti riserve sul progetto di privatizzazione previsto dal piano. Il piano Alitalia è stato comunque approvato dai lavoratori: al referendum sull'accordo del 5 ottobre 2004 tra Alitalia, governo, organizzazioni sindacali e associazioni professionali, i voti favorevoli sono stati il 77,6%. Secondo i risultati della consultazione certificata dal Comitato Elettorale Nazionale per il referendum Alitalia, hanno votato 8.727 lavoratori su un totale di 16.710 aventi diritto, con un totale di 6.779 voti favorevoli e 1.840 contrari. Le schede bianche sono state 80 e 28 le schede nulle.

**Sicurezza: nuovo regolamento per limiti di volo personale navigante**

Entrerà in vigore dal 1 gennaio 2005 la nuova normativa sui limiti di volo, anche per rendere applicabile l'accordo firmato da Alitalia e sindacati sulle ore di impiego del personale navigante. La nuova regolamentazione recepisce l'impostazione normativa diffusa a livello europeo sui limiti di impiego con l'introduzione del Fly Duty Period, il periodo di impiegabilità del personale comprensivo delle ore di volo e delle operazioni a terra. Il nuovo metodo di calcolo è stato recepito anche nel rinnovo dei contratti di piloti e assistenti di volo Alitalia con una formula che prevede, in media, 14 ore di impiegabilità. L'Anpac, l'associazione nazionale dei piloti dell'aviazione commerciale, esprime per prima il proprio "compiacimento per la imminente

definizione di una normativa nazionale", dicendosi "fiduciosa che si riuscirà a porre le basi per una corretta definizione e condivisione di regole di sicurezza del trasporto aereo e della individuazione delle indispensabili salvaguardie da porre in essere per mitigare i rischi derivanti dagli effetti cumulativi della fatica operativa del personale navigante". L'Anpac ritiene anche che il "percorso intrapreso dall'Enac per la stesura condivisa di inequivocabili regole di sicurezza possa condurre progressivamente il nostro Paese a poter finalmente disporre di una regolamentazione certa ed in linea con la rapida evoluzione dell'industria del trasporto aereo nazionale". La bozza di regolamento che verrà sottoposta ai rappresentanti del personale navigante introduce il Periodo di Servizio di Volo (Flight Duty Period), con cui si obbligano le compagnie a programmare i voli in modo tale da completare tutte le operazioni che richiedono la presenza del personale navigante entro i limiti previsti, tenendo conto dei tempi necessari per le operazioni di pre-volo, volo, transito e post-volo. Il nuovo regolamento richiede alle compagnie di far svolgere almeno il 66% dell'operativo entro i limiti stabiliti. Tali limiti pongono dei tetti sia alle ore cumulate di servizio sia a quelle giornaliere. Sono quindi stabiliti i limiti di 900 ore annue, e di 100 ore in 28 giorni consecutivi per le ore di volo. Per le ore di servizio non potranno essere superate le 60 ore di servizio in 7 giorni consecutivi e le 2.000 ore annue. La durata massima del Periodo di Servizio di Volo giornaliero è invece di 14 ore: tale limite è ridotto sia in rapporto agli orari di inizio e fine servizio sia rispetto al numero di voli che vengono effettuati in un turno lavorativo che, in ogni caso, non possono essere superiori a 6. Tali limiti possono essere superati solo in pochissimi casi.

**Aeroporto di Venezia, per il traffico aereo nuovo sistema di gestione**

L'aeroporto "Marco Polo" di Venezia sperimenta un nuovo sistema operativo per il controllo del traffico aereo, primo nel nord Italia. Consentirà di sostituire i tradizionali coordinamenti telefonici tra una struttura e l'altra

con un controllo per via telematica, completamente automatizzato. Per il nuovo sistema operativo, all'avanguardia in Europa e terzo in Italia dopo Napoli e Palermo, Enav ha investito 14 milioni di euro. Verrà utilizzato dal Centro di controllo di Padova, dall'Avvicinamento e dalla Torre di controllo di Venezia. Attualmente - ha sottolineato Rizzi - il passaggio di un aereo da una struttura ad un'altra avviene attraverso delle procedure internazionali con deleghe coordinate telefonicamente. L'automazione consente invece un interscambio costante dei dati dei velivoli rilevati sia dai radar di rotta degli Acc (i 4 Centri di controllo d'area italiani), sia dai radar degli App (delegati alla gestione delle fasi di volo), permettendo ai controllori del traffico aereo di vedere nel proprio settore di lavoro, attraverso una stessa rappresentazione grafica presente in tutte le strutture operative, gli aerei gestiti in quel momento e quelli che provengono da un altro spazio. Il Centro Enav di Padova controlla circa il 17% dello spazio aereo nazionale nella zona nord orientale. Con 226 dipendenti, di cui 178 controllori del traffico aereo, la sala radar di Padova gestisce oltre 500.000 movimenti annui, più di 50.000 al mese, con punte giornaliere di oltre 2.000 movimenti. A Tessera operano 65 dipendenti Enav, che gestiscono un volume medio di traffico giornaliero di 265 voli, con punte di 325 e circa 85.000 movimenti annui. Oltre ad un nuovo radar di avvicinamento e alla torre in via di costruzione, a Tessera sarà operativa entro il 2005 una nuova sensoristica meteo. Enav ha previsto di investire su Venezia circa 50 milioni di euro nel prossimo triennio.

**L'Aquila, scalo Preturo potenziato per volo turistico e protezione civile**

L'aeroporto di Preturo sarà dai primi mesi del prossimo anno oggetto di una serie di interventi, per un investimento complessivo di 2 milioni stanziati dalla Regione, su viabilità di accesso, rete fognaria e di depurazione e infrastrutture, per cominciare a sviluppare le vocazioni dello scalo che mirano ad un turismo aereo, all'insediamento di un centro logistico di eccellenza della protezione civile e ad una

**AEROPORTI REGIONE MARCHE**

**Aeroporto di Ancona Falconara "Raffaello Sanzio"**

**Codice Icao** LIPY  
**Codice Iata** AOI  
**Altezza slm** 15 m  
**Distanza dalla città** 10 km  
**Società di gestione:** Aerdorica S.p.A. con 60% Enti pubblici (Regione, Province, Comuni) e 40% privati.  
 Voli nazionali ed europei in particolare Russia e Romania  
 Traffico passeggeri 2003: 522.373  
 (Dati Aerdorica)

**COMUNE TERRITORIALE: ANCONA**

Superficie territoriale:.....Km<sup>2</sup> 123,72  
 Popolazione residente:.....00.794  
 Famiglie: .....41.175  
 Densità demografica ab/Km.....815  
 Imprese totali:.....7.485  
 Sindaco:.....Fabio Sturani (Centro Sin.)

(Dati Ancitel)

TRAFFICO GEN-OTT 2004				
N.	Aeroporto	Movimenti	Passeggeri	Cargo (tons)
1	Alghero	9.972	871.085	997
2	Ancona	15.970	452.280	4.960
3	Bari	21.444	1.534.874	3.897
4	Bergamo	38.574	2.863.781	105.483
5	Bologna	36.770	2.434.677	16.755
6	Bolzano	12.905	48.589	
7	Brescia	10.671	310.039	807
8	Brindisi	8.099	669.555	310
9	Cagliari	23.183	1.982.652	3.312
10	Catania	46.057	4.442.844	8.367
11	Crotone	1.487	90.628	
12	Cuneo	9.448	39.416	
13	Firenze	25.499	1.261.924	2.849
14	Foggia	3.050	8.305	
15	Forlì	11.864	737.352	1.485
16	Genova	21.008	907.723	4.974
17	Lamezia T.	13.363	1.133.896	2.192
18	Milano LIN	102.675	7.637.923	21.218
19	Milano MXP	182.543	15.878.561	325.247
20	Napoli	51.536	4.062.840	6.431
21	Olbia	27.258	1.470.633	803
22	Palermo	36.394	3.285.616	4.127
23	Parma	11.763	60.583	97
24	Perugia	6.455	48.114	
25	Pescara	8.698	293.227	1.794
26	Pisa	27.518	1.803.654	10.287
27	Reggio Cal.			
28	Rimini	8.128	335.585	2.691
29	Roma CIA	36.712	2.083.369	17.483
30	Roma FCO	259.261	23.982.072	145.717
31	Ronchi L.	13.453	551.577	616
32	Torino	48.042	2.655.622	13.044
33	Trapani			
34	Treviso	13.819	754.687	14.733
35	Venezia	68.072	5.145.838	18.638
36	Verona	35.745	2.433.596	10.628
	<b>Totali</b>	<b>1.247.436</b>	<b>92.273.117</b>	<b>749.942</b>

Min. Tesoro: 30 milioni		Addizionale Comunale	
Min. Interno: 80%		COMUNI: 20%	
aeroporto	passeggeri stima anno 2005		addizionale
Fiumicino	31.541.711	Fiumicino	1.577.086
Malpensa	21.145.902	Somma Lomb.	267.816
		Casorate sem.	55.241
		Cardano al c.	95.452
		Samarate	97.451
		Vizzola t.	51.218
		Ferno	239.341
		Lonate Pozzolo	250.776
Linate	10.508.446	Milano	219.916
		Segrate	227.499
		Peschiera Borromeo	78.007
Venezia	6.352.189	Venezia	317.609
Napoli	5.495.060	Napoli	249.825
		Casoria	24.928
Catania	5.766.271	Catania	288.314
Palermo	4.377.299	Cinisi	218.865
Bologna	4.274.412	Bologna	171.683
		Calderara di Reno	42.037
Torino	3.371.839	Caselle Torinese	91.485
		San Maurizio	34.943
		San Francesco al Campo	42.164
Verona	2.938.472	Sommacampagna	92.665
		Villafranca	54.258
Cagliari	2.764.986	Elmas	138.249
Pisa	2.371.080	Pisa	118.554
Olbia	1.841.404	Olbia	92.070
Firenze	1.655.714	Firenze	58.383
		Sesto Fiorentino	24.403
Bergamo	3.408.577	Bergamo	56.903
		Orio al Serio	64.474
		Grassobbio	20.484
		Seriate	28.567
Bari	1.740.652	Bari	87.033
Genova	1.260.732	Genova	63.037
Ciampino	2.110.351	Ciampino	21.056
		Roma	84.462
Lamezia	1.357.332	Lamezia	67.867
Alghero	1.064.552	Alghero	53.228
Ronchi	732.499	Ronchi	12.875
		Turriaco	4.559
		S.Canizan d'Isonzo	11.199
		S.Pier d'Isonzo	4.478
		Cassegliano	3.514
Brindisi	858.268	Brindisi	42.913
Treviso	811.320	Treviso	33.436
		Quinto	7.130
Ancona	614.689	Falconara	30.734
Reggio Calabria	441.795	Reggio Calabria	26.508
Pescara	297.190	Pescara	16.060
Brescia	267.658	Brescia	17.831
Rimini pax	220.996	Rimini	9.619
Forlì	348.883	Forlì	20.933



## RIORDINO SICUREZZA AEREA:

## APPROVATO DECRETO LEGGE MA CON POLEMICHE



L'assemblea di Palazzo Madama ha dato il via libera definitivo il 9 novembre scorso al decreto legge con il quale si delega al governo il riordino della sicurezza aerea civile. Le opposizioni si sono pronunciate contro il provvedimento, mentre la maggioranza lo ha sostenuto. L'approvazione è avvenuta in extremis, perché il testo proposto dal governo, profondamente modificato sia dalla Camera, sia dal Senato, sarebbe decaduto. Cuore del decreto è la razionalizzazione delle competenze dei diversi soggetti che operano sia per l'assistenza degli aerei in volo, sia per la sicurezza dei sistemi aeroportuali. Nuove competenze e nuovi strumenti sanzionatori vengono affidati a Enac ed Enav. Il decreto recepisce i regolamenti europei entrati in vigore il 20 aprile scorso nell'ambito del progetto "cielo unico europeo".

I piani di sicurezza, secondo quanto deciso dal Parlamento, non dovranno più essere messi a punto dalle società di gestione degli aeroporti ma dallo Stato, attraverso l'Enac (ente nazionale aviazione civile). Le società di gestione degli aeroporti saranno consultate (insieme all'ente nazionale di assistenza volo), ma non saranno più loro a stabilire le linee guida dei piani di sicurezza aerea.

L'iter sofferto della nuova normativa va al di là degli schieramenti politici. L'assemblea di Palazzo Madama ha votato all'unanimità gli emendamenti proposti in Commissione da maggioranza e opposizione e la Camera ha approvato definitivamente il decreto legge, confermando le modifiche del Senato. A Palazzo Madama si parla apertamente di una "lobby dei gestori aeroportuali" che avrebbe orientato le scelte della Camera. "A Montecitorio - ha detto il capogruppo dell'Udeur Mauro Fabris - ci sono deputati che provengono dal mondo dell'aeronautica e che si sono battuti per difendere il potere degli enti di gestione degli aeroporti. Il problema è che, con le regole scritte a Montecitorio, ci sarebbe stata la confusione massima su un tema così delicato come la sicurezza aerea: ricordiamoci sempre della tragedia di Linate e dei suoi 118 morti, che sono stati causati dalla non chiara distinzione dei ruoli tra gestori, Enav ed Enac". Il Senato ha anche cancellato la norma, introdotta dalla Camera, che concedeva ai gestori il segreto d'ufficio sui loro rapporti commerciali. Giuseppe Menardi, capogruppo di An in commissione Lavori Pubblici, ha espresso la sua soddisfazione per le modifiche introdotte dal Senato: "Abbiamo ripristinato il testo che individua nell'ente nazionale aviazione civile l'autorità per la sicurezza del volo. E' l'Enac che ha il compito di definire gli standard di certificazione degli apparati e degli impianti strumentali".

Critico il giudizio di Assaeroporti sulle modifiche al decreto introdotte dal Senato: "il tanto atteso decreto sull'aviazione civile, che avrebbe fatto chiarezza sulle responsabilità in materia di sicurezza aeroportuale - si legge in una nota - è stato stravolto con motivazioni "strumentali", annullando tra l'altro gli sforzi compiuti in questi anni da Camere di Commercio, Comuni, Province e Regioni per garantire lo sviluppo del trasporto pubblico locale, che ha affidato i piani di sicurezza non alle società aeroportuali ma allo Stato, attraverso l'Enac". Secondo l'associazione di Confindustria, "è volutamente strumentale invocare i principi di evidenza pubblica e parlare di una lobby dei gestori aeroportuali, quando gli stessi gestiscono a titolo precario gli aeroporti italiani, mentre a livello europeo vige un sistema di esclusiva e di affidamenti diretti". Assaeroporti si chiede quindi provocatoriamente "qual è il gruppo di potere, italiano o straniero, che ha come obiettivo la conquista del sistema aeroportuale italiano".

L'opposizione ha motivato il suo dissenso sottolineando tra l'altro che l'obiettivo sicurezza non sarà raggiunto, che è stata cancellata la figura del direttore d'aeroporto e che non si affronta la debolezza del sistema aereo italiano. "Non

si può risanare il settore - ha detto il diessino Tidei - senza spendere una lira per le gestioni aeroportuali".

Il provvedimento definisce l'assetto organizzativo degli enti che hanno il compito di gestire il traffico aereo: ENAC, ENAV e gestioni aeroportuali. L'intento è di scongiurare il ripetersi di incidenti come quello di Linate dell'8 ottobre del 2001 che costò la vita a 118 persone. In particolare l'ENAC (l'ente per l'aviazione civile), che assume i contorni una Authority di vigilanza indipendente dai fornitori dei servizi di navigazione aerea, avrà il compito di definire gli standard di certificazione degli apparati e degli impianti strumentali. All'Enac passano i diritti tariffari che finora spettavano all'Enav. Sarà l'Enac, inoltre ad effettuare i controlli a bordo degli aerei di ogni nazionalità e a verificare i documenti di bordo. E sarà l'Enac a vietare il decollo in caso di "pregiudizio per la navigazione aerea" oppure se vengono "violati gli obblighi previsti dalle norme di polizia". L'Enac avrà poteri regolatori sul piano tecnico, di controllo e certificazione e rilascio di licenze in materia di forniture e servizi di navigazione. L'Enav che avrà anche compiti di addestramento del personale e della garanzia dei sistemi di navigazione prenderà in consegna i velivoli "gate to gate". Sono suddivise tra Enav e i gestori aeroportuali la movimentazione degli aerei, dei mezzi e del personale all'interno degli scali, in particolare sulle aeree di manovra e sui piazzali. Dal testo, tra l'altro, è stata cancellata la norma che prevedeva la concessione della gestione aeroportuale degli aeroporti di rilevanza nazionale nel limite massimo di 40 anni. Il provvedimento delega il governo (punto critico dalle opposizioni che hanno definito irrituale una delega attribuita con decreto) a rivedere la parte aeronautica del codice della navigazione.

In una nota i vertici dell'Enac hanno espresso "vivo compiacimento" per la conversione in legge del provvedimento. "Un importante passaggio - si legge - finalizzato alla razionalizzazione del settore con l'individuazione di responsabilità e competenze tra i vari soggetti, Istituzioni, Enti e società, che operano nell'aviazione civile. Con la conversione in legge del decreto e con i successivi interventi che completeranno la riforma dell'aviazione civile, l'Enac assume la pienezza del ruolo di Autorità unica di regolazione, controllo e certificazione del settore del trasporto aereo, rinnovando l'impegno istituzionale a garanzia della sicurezza del settore e a tutela della qualità dei servizi all'utente".

Da parte sua un forte allarme di "rischio di uno scippo di beni pubblici a vantaggio di gruppi finanziari privati" è stato rivolto al Parlamento dal presidente della Sab, la società di gestione dello scalo di Bologna, Giancarlo Sangalli, che è anche presidente della Camera di commercio che detiene oltre il 50% delle azioni. La norma che ha suscitato preoccupazioni è quella contenuta nell'articolo 1 bis del ddl 237 che riguarda l'Enac, Ente nazionale aviazione civile. Questa norma - ha spiegato Sangalli - prevede per gli aeroporti che sono in regime concessorio provvisorio, che si arrivi alla stipula della convenzione con il soggetto gestore "attraverso una procedura di evidenza pubblica". Detto in altri termini, ha spiegato Sangalli, gli aeroporti che sono in fase di concessione come quello di Bologna a maggioranza di capitale pubblico (a cui era stata promessa la firma per il rinnovo, come già avvenuto per altri scali) e che hanno fatto negli ultimi tempi ben 150 miliardi di investimenti in vecchie lire si troveranno ad andare ad una gara per la gestione. "Si tratta quindi di una operazione - ha rilevato Sangalli - che rischia di diventare uno scippo a favore di gruppi finanziari privati di beni pubblici sui quali le comunità locali (a Bologna sono azionisti anche Regione, Provincia e Comune, ndr) hanno investito, come è il caso di Bologna ma anche di altri aeroporti italiani".



## AGGIORNAMENTI

scuola di alta formazione per il volo. La Regione erogherà i fondi al Comune dell'Aquila che sta preparando il progetto ed attivando le procedure per gli espropri e la gara d'appalto, individuate aree per l'insediamento di un centro logistico della protezione civile, e potenziamento strutturale per il traffico aereo turistico e per una scuola di alta specializzazione di volo. Al progetto di sviluppo parteciperanno altri enti locali oltre alla regione e al Comune capoluogo. I tecnici del Comune dell'Aquila hanno annunciato che la durata dei lavori dovrebbe variare dai 12 ai 18 mesi. I vertici dell'areoclub hanno sostenuto che lo scalo aquilano per bacino d'utenza e per l'orografia del territorio non potrà diventare uno scalo commerciale.

## Aeroporto di Comiso pronto per la riconversione a scalo civile

L'aeroporto di Comiso (Ragusa), da sempre utilizzato come storico scalo militare e protagonista delle manifestazioni pacifiste negli anni '80, è cominciata una nuova era legata alla realizzazione di uno scalo per l'aviazione civile, destinato allo sviluppo del turismo e del commercio. Ora, a distanza di quasi 20 anni dall'accordo Reagan-Gorbaciov stipulato l'8 dicembre '87 da quale prese il via il processo decisionale finalizzato alla riconversione ad usi civili della base, tutto è pronto per la definitiva riconversione, resa difficile dalla copertura dei costi, complessivamente 500 miliardi di lire, sostenuti in quota-parte da Usa, Italia e Nato. Per la riconversione dell'ex base Nato e la realizzazione dello scalo, le cui opere sono cominciate all'inizio di novembre con cerimonia della posa della prima pietra. La Cfc si è aggiudicata nell'agosto scorso l'appalto per la realizzazione dell'opera che sarà realizzata grazie ad un finanziamento di Agenda 2000, finanziamento di 47 milioni di euro di cui poco più di 35 milioni a base d'asta. La pista attuale, lunga quasi 1700 metri, ed inutilizzata ormai da trent'anni, sarà allungata fino a 2538 metri. È prevista una capacità media di dieci movimenti ogni ora. L'aeroporto di Comiso servirà un'area di circa 500 mila abitanti; è stato previsto un volume mas-

simo di 600 mila passeggeri l'anno. Il comune di Comiso è stato individuato come stazione appaltante. Il progetto è stato realizzato dalla società romana "Tecno Engineering 2 C" cui sarà affidata anche la direzione dei lavori. Il 28 agosto scorso la società C.F.C. di Santa Venerina si è aggiudicata i lavori con un ribasso del 34,6 per cento. I lavori di realizzazione del nuovo aeroporto dovranno essere completati entro il 2008. Il nuovo hub che sarà gestito dalla Sac, la Società Aeroportuale di Catania, già prevede collegamenti con Milano, Roma e le principali destinazioni dell'area mediterranea e accoglierà parte dell'attuale traffico dell'aeroporto di Catania, giunto oramai ad un livello di saturazione. Grande spazio verrà dato, inoltre, al movimento dei cargo per il trasporto delle merci, favorendo, così l'esportazione dei prodotti locali.

## Agrigento possibile sesto polo aeroportuale siciliano

Presentato dalla Regione Sicilia il piano di impatto economico del sesto polo aeroportuale civile siciliano che dovrebbe sorgere ad Agrigento. L'analisi, coordinata dall'economista Piero Busetta, sarà esaminata dai funzionari dell'assessorato regionale ai Trasporti che stanno coordinando l'inserimento del progetto nel Piano regionale dei trasporti. Secondo lo studio, la realizzazione dello scalo, sostenuta da una politica di sviluppo turistico, porterebbe "effetti importanti per il tessuto economico della Sicilia centro meridionale, in termini di crescita del Pil e dell'occupazione". Lo scalo, che dovrebbe sorgere nell'area di Racalmuto, servirebbe i residenti delle province di Agrigento e Caltanissetta (oltre 700 mila persone). Per la vicinanza a siti archeologici come quello di Selinunte, inoltre, con un'accurata politica di sviluppo, la zona interessata dalla nuova struttura potrebbe superare i 15 milioni di presenze nei prossimi dieci anni. Lo studio si occupa anche degli effetti dello scalo sulle dinamiche demografiche. "Le province di Caltanissetta e Agrigento - scrive l'economista - sono destinate a spopolarsi: l'emigrazione negli ultimi 5 anni è costata alla comunità 2 miliardi e 500 milioni di euro. La realizzazione dell'aeroporto

potrebbe far ripartire l'economia della zona come è accaduto, ad esempio a Cancun in Messico, dove la popolazione è passata in 16 anni da 18 a 300 mila abitanti". L'opera avrebbe un costo di 75 milioni di euro. "Una cifra modesta - si legge nello studio - utile a costruire solo 3 chilometri di autostrada o 1,5 di alta velocità ferroviaria ma avrà un impatto totale sul Pil di 10 miliardi di euro entro il 2020 e potrà portare, in meno di vent'anni, 109 mila nuovi posti di lavoro". Una proiezione, effettuata nello studio, stima che il traffico di passeggeri nell'aeroporto di Agrigento sarà di 781.490 nel 2010 che, nel 2025, arriveranno a 2.677.000. Lo scalo di Agrigento potrebbe specializzarsi in voli low cost e charter e rappresentare un'utile alternativa rispetto ai due grandi aeroporti di Palermo e Catania. L'Enac ha già chiesto la documentazione regionale per procedere ad una valutazione tecnica degli studi di fattibilità dello scalo.

## Pescara e Catania: si a sviluppo ma nel rispetto ambientale

La Commissione nazionale per la valutazione dell'impatto ambientale ha detto sì agli interventi di ampliamento e ristrutturazione di due aeroporti. Si tratta del progetto che prevede il potenziamento del sistema Air Side ed il potenziamento ed il riordino del sistema Land Side da realizzarsi nei comuni di Pescara e S. Giovanni Teatino, e del progetto che prevede il piano di sviluppo aeroportuale dello scalo Fontanarossa di Catania, da realizzarsi in comune di Catania. Entrambi i progetti sono stati presentati dall'Enac. Nel primo caso l'area dell'aeroporto di P. Liberi che insiste sul territorio di due comuni, Pescara e S. Giovanni Teatino, passerà dagli attuali 270 ettari a 295 ettari. Ma soprattutto si arricchirà di infrastrutture e verrà ampliato il collegamento viario. La pronuncia favorevole è condizionata all'osservanza dei limiti stabiliti dal DPCM 14.11.1997 per quanto riguarda l'inquinamento acustico, mediante interventi di mitigazione con barriere artificiali o altri dispositivi. Sono state imposte anche misure per la riduzione delle polveri, sia in fase costruttiva sia nel normale esercizio, e per limitare l'eventuale rilascio di

carburanti. In collaborazione con l'agenzia regionale per la protezione ambientale dovrà essere attivato un efficace sistema di monitoraggio della qualità dell'aria e altrettanto dovrà essere realizzato con l'Autorità idraulica per razionalizzare il sistema di canalizzazione interna e per prevenire, in collaborazione con l'Arpa e la Regione, l'inquinamento delle falde. Pur sollecitando che nell'area vengano rispettate le presenze di esemplari della flora locale, dovrà essere verificato che all'interno dell'aeroporto le colture agricole praticate non richiama un gran numero di uccelli che potrebbero ostacolare la navigazione aerea. Per una volta le condizioni dettate dalla Commissione riguardano anche la prevenzione dell'inquinamento luminoso, mediante l'adozione di tecnologie per ridurre il flusso di luce inutilmente disperso verso la volta celeste e gli insediamenti limitrofi. Il secondo parere favorevole è il sì all'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto di Catania Fontanarossa: completamento della via di rullaggio, realizzazione di bretelle e uscite veloci, ampliamento del piazzale aeromobili, realizzazione del nuovo complesso terminale e potenziamento e riordino della rete viaria. Anche in questo caso l'assenso è condizionato da una serie di azioni che dovranno essere messe in pratica per mitigare l'impatto sulle differenti componenti ambientali. In particolare le preoccupazioni della Commissione riguardano l'inquinamento atmosferico derivante dall'attività degli aeromobili, ma anche dei veicoli a motore e degli impianti presenti. Il parere prevede anche interventi temporanei durante l'apertura dei cantieri per minimizzare la presenza di polveri, rumore e per offrire garanzie di sicurezza. Viene anche raccomandata la realizzazione del giardino lineare proposto in sede di progetto per completare il parco costiero previsto dagli strumenti di programmazione urbanistica. Anche in questo caso si raccomandano interventi sul sistema di illuminazione per contenere l'inquinamento luminoso verso il cielo e verso l'abitato. È stato richiesto, infine, l'avvio di un sistema di monitoraggio per il controllo in tempo reale di tutti i parametri ambientali: atmosferici, acustici, di sicurezza.

## DOPO CRISI ALITALIA, CRACK DEL GRUPPO VOLARE

Aerei bloccati, passeggeri a terra, 1.400 lavoratori a rischio disoccupazione, sospensione della licenza per un mese, grandi manovre di altri gruppi interessati alla possibile acquisizione, governo in campo per possibili aiuti. E' la situazione del gruppo Volare la cui situazione è crollata in pochi giorni dopo l'apertura da parte della procura di Busto Arsizio di una indagine finanziaria.

I reati ipotizzati sono due e si riferiscono al 646 del codice penale, ovvero il falso in bilancio, e al 2621 del codice civile, appropriazione indebita aggravata. Il sostituto procuratore Roberto Craveia che ha esaminato il rapporto di Kpmg Forensic sui bilanci 2001, 2002 e 2003 di Volare avrebbe trovato, in particolare, alcune incongruenze nel capitolo delle rinegoziazioni dei leasing e in quello degli acquisti delle parti



di ricambio. Il rapporto che ha sollecitato l'indagine da parte della procura di Busto Arsizio era stato commissionato dall'azienda la scorsa primavera sotto la presidenza di Giorgio Fossa, che aveva poi rimesso il mandato a metà luglio, proprio per "avviare approfondimenti contabili sulle precedenti gestioni". Il rapporto è stato completato dalla società di revisione nello scorso mese di settembre ed è stato consegnato agli attuali consiglieri lo scorso ottobre.

Nel frattempo Volare web ha dichiarato lo stato di insolvenza. Una decisione che permetterà alla compagnia di chiedere l'eventuale ammissione alla legge Marzano. La legge Marzano, la stessa adottata per il default Parmalat, è infatti studiata solo per il salvataggio delle grandi imprese con almeno 1000 milioni di debiti (il gruppo Volare ha un buco di 270 milioni).

La società potrebbe così entrare in amministrazione controllata. Il passo successivo sarebbe la nomina di un commissario straordinario chiamato a ripianare i debiti e a salvare la compagnia. Lo hanno chiesto a gran voce i sindacati che temono per il posto di lavoro dei 1400 dipendenti, per i quali Volare è già intenzionata a chiedere un mese di cassa integrazione. I vettori interessati a rami d'azienda del gruppo sono Blue Panorama e Meridiana. La prima si è detta pronta a subentrare "in tempi rapidi" e "in buona parte della rete nazionale e internazionale", mentre Meridiana sarebbe pronta "a rilevare attività nazionali".

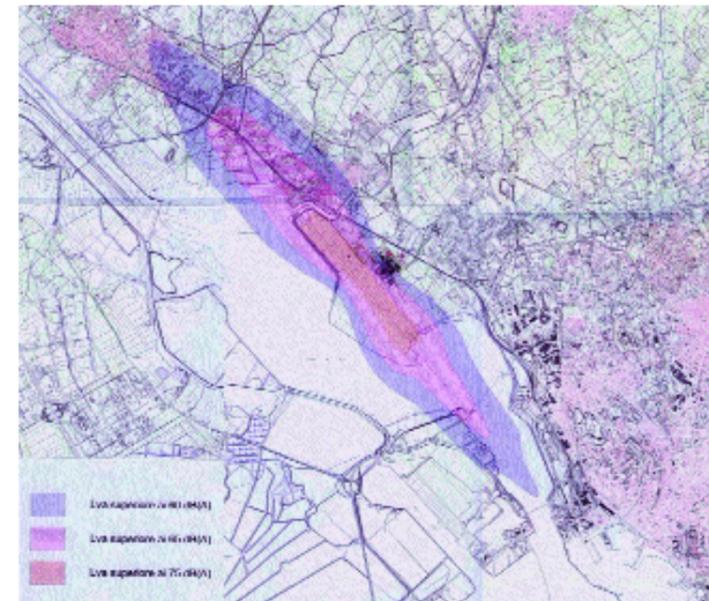
Il prestigioso quotidiano finanziario londinese Financial Times, ha scritto intanto che "le maggiori linee aeree europee a basso costo sentono l'odore del sangue e si preparano ad approfittare come squali della crisi di Volare". Oltre a Ryanair, che annuncerà piani di espansione nel mercato italiano per approfittare del collasso di Volare, anche la rivale EasyJet, "sente l'odore del sangue" e spera di potersi aggiudicare gli slot di decollo e atterraggio di Volare presso l'aeroporto Orly di Parigi. Per il Financial Times, "gli squali stanno girando", mentre emergono segnali che la ristrutturazione del settore aereo europeo a corto raggio, prevista da molto tempo, è iniziata. Il collasso di Volare segue infatti quello dell'olandese V-Bird. Ray Webster, amministratore delegato di EasyJet, ha sottolineato che in Europa si contano attualmente almeno 47 linee aeree a basso costo, mentre 3 anni fa ce n'erano soltanto 7. Il quotidiano della City rileva però che il quadro è complicato perché, anche se alcune linee aeree escono di scena, altre sono determinate ad entrarvi. In Italia, un successore di Volare, Myair.com, intende lanciare i primi voli il prossimo mese con 3 Airbus A320 (4 a gennaio e 6 entro aprile). Ma Ryanair, che ha due basi in Italia (Ciampino e Bergamo) "cercherà di distruggere tali aspirazioni". Quanto a Volare, aggiunge il quotidiano, esperti che hanno analizzato la sua situazione hanno messo in dubbio che possa essere facilmente salvata. E, se linee aeree rivali cominciano ad appropriarsi dei suoi slot in alcuni aeroporti, le speranze di un suo rilancio si assottiglieranno ulteriormente.

Sul fronte della difesa dei consumatori-viaggiatori da segnalare la nota dell'Assotrasviatori l'associazione nazionale agenzie di viaggio e turismo aderente a Confindustria, che ha auspicato un'Authority di regolamentazione anche per il settore aereo e maggior responsabilizzazione dei "grandi vettori con una fideiussione che protegga i consumatori". Il problema - prosegue l'associazione in una nota - "è quello di garantire i consumatori che hanno diritto alla prestazione del diritto acquistato". Secondo il presidente di Assotrasviatori, Andrea Giannetti, "la grave crisi di gestione che ha colpito la compagnia Volare, comporta varie conseguenze negative non solo per i dipendenti e i clienti, ma anche per i tour operator ed agenzie di viaggio che con la predetta compagnia hanno stipulato contratti di vario genere".



## COMUNE DI ELMAS - CONVEGNO -

**"IL POLO AEROPORTUALE DI CAGLIARI - ELMAS:  
POSSIBILI SINERGIE PER UNO SVILUPPO COMPATIBILE"**  
ELMAS, 4 Dicembre 2004



TERRITORIO DI CUI	SUPERFICIE TOTALE	ettari
- AREE AEROPORTUALI		300 (22%)
- AREE CASIC		160 (12%)

## AEROPORTO CIVILE "M. MAMELI"

- SUPERFICIE COPERTA: 40.000 mq. circa
- PASSEGGERI: oltre 2,3 milioni (2003)
- MOVIMENTO AEROMOBILI: 27.000 (2003)
- PASSEGGERI: oltre 4 milioni/anno (a regime)
- OCCUPAZIONE: oltre 600 unità

ENTE GESTORE: SOGAER S.p.A.  
SOCI:

- C.C.I.A.A. DI CAGLIARI	93,09%
- S.F.I.R.S. S.p.A.	3,40%
- REGIONE SARDA	1,56%
- VARI (N. 9)	1,95%

## BENEFICI GENERATI PER L'ENTE LOCALE

**BUCALOSSI:** 0 (ZERO) OGGI, IN ITALIA, LE STRUTTURE AEROPORTUALI, INDIPENDENTEMENTE DALLA LORO DESTINAZIONE, NON GENERANO ENTRATE A TITOLO DI BUCALOSSI

**ICI:** 0 (ZERO) OGGI, IN ITALIA, LE STRUTTURE AEROPORTUALI, INDIPENDENTEMENTE DALLA LORO DESTINAZIONE, NON GENERANO ENTRATE A TITOLO DI ICI

**ADDIZIONALE COMUNALE:** 0 (ZERO) nel 2004 diritti d'imbarco: 1euro / passeggero (Addizionale istituita dalla Legge finanziaria 2004

**IRESA:** 0 (ZERO) NON È OPERATIVA Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (Legge 342/2000 - artt. 90 -95) Art. 90: l'unica regione che ha legiferato in materia è la Lombardia

**ACCANTONAMENTO DEL 7%:** 0 (ZERO) NON È OPERANTE LEGGE 447/95 Art. 10 (Legge quadro sull'inquinamento acustico) Nonostante ricorso al TAR e al CONSIGLIO DI STATO con sentenza definitiva favorevole all'ANCAI ed ai Comuni Aeroportuali (Giugno 2004)

## QUALITÀ DELLA VITA ED ECONOMIA

## IMPATTO DEL RUMORE AEREO &gt; db(A) 65:

- cittadini colpiti: oltre il 30 % (>2.500)
- territorio colpito: oltre il 15 %

## IMPATTO DEL RUMORE AEREO &gt; db(A) 60:

- cittadini colpiti: oltre il 75% (> 6.000)
- territorio colpito: oltre il 38 %

## GLI OBIETTIVI

CONFERMARE IL NOSTRO IMPEGNO E IL NOSTRO DIRITTO A:

- ESSERE PRESENTI NELLE SEDI ISTITUZIONALI
- ESSERE COINVOLTI NEI PROCESSI DECISIONALI
- GOVERNARE IL NOSTRO TERRITORIO
- TUTELARE I NOSTRI CITTADINI

CONDIVIDERE CON TUTTE LE ISTITUZIONI COINVOLTE UN MODELLO DI SVILUPPO COMPATIBILE COL TERRITORIO E CON L'AMBIENTE IN PARTICOLARE