

Aeroporti: caos a bassa quota saltano i piani, dominano le liti

IL CASO DI MONTICHIARI DOVE NON ATTERRA NESSUNO ATTIRA ORMAI ANCHE LE TV ESTERE E STA AFFONDANDO VERONA. PISA E FIRENZE SI BLOCCANO A VICENDA. NEL LAZIO DOPO AVER SCELTO VITERBO PER IL NUOVO SCALO ORA ADR CI RIPENSA. GLI INVESTIMENTI FERMI SON UN OSTACOLO ALLA CRESCITA

AEROPORTI: I PRIMI 10...

...E GLI ULTIMI 10

Numero di passeggeri; gen.-nov. 2011

1	ROMA FIUMICINO	34.698.587	28	PESCARA	815.254
2	MILANO MALPENSA	17.856.133	29	FORLI'	326.776
3	MILANO LINATE	8.450.365	30	PARMA	297.267
4	VENEZIA	8.104.771	31	CUNEO	208.695
5	BERGAMO	7.881.715	32	PERUGIA	188.677
6	CATANIA	6.314.067	33	CROTONE	113.471
7	BOLOGNA	5.488.060	34	BOLZANO	83.301
8	NAPOLI	5.391.829	35	FOGGIA	62.094
9	PALERMO	4.987.428	36	BRESCIA	33.067
10	ROMA CIAMPINO	4.498.267	37	SIENA	4.547

Il governo pensa di varare una riorganizzazione degli scali italiani per evitare la dispersione di risorse pubbliche in duplicazioni e sprechi

la Repubblica
AFFARI & FINANZA

Alessandra Carini

Venezia

All'aeroporto Montichiari di Brescia non vola se non qualche cargo. Nello scalo deserto passeggiano i cronisti di "Striscia la Notizia" e gli operatori delle tv straniere che lo indicano a simbolo dello spreco italiano. L'aeroporto perde 20 mila euro al giorno e sta affossando il Catullo di Verona, che ne è l'azionista e ha investito milioni, e che non naviga in buone acque per una gestione sconsigliata tanto che, a dicembre scorso, ha visto licenziati i vertici. Firenze è in guerra con Pisa da anni sullo sviluppo dei due scali e la ripartizione del traffico. Da tempo si discute di una seconda pista per il capoluogo toscano, una follia secondo alcuni, uno sviluppo necessario, per altri. Nel dubbio non si fa nulla, a prezzo di lasciare sprechi e inefficienze nella gestione del traffico degli scali. Fiumicino, il primo aeroporto nazionale, pur privatizzato, non è ancora riuscito ad uscire dalle secche delle decisioni, tra liti sulla gestione, complessità del finanziamento e dell'investimento. Nell'ambito della riorganizzazione degli aeroporti romani, Ciampino doveva essere chiuso, e costruito uno scalo per il low cost a Viterbo. Ma ora la Regione pensa che si potrebbe anche tornare all'ipotesi di potenziare Ciampino, le province di Latina e Frosinone si candidano ad alternative.

Nel settore degli aeroporti finora ha dominato il caos delle iniziative, che ha portato a sprechi e inefficienze di ogni genere. Adesso il governo dovrebbe mettere mano ad una riorganizzazione. L'Enac sta per presentare il suo piano: un progetto che balla da due anni tra l'ex governo Berlusconi e le Regioni. Stilato sulla base di un monumentale studio, confezionato da un team di esperti, indicava nel dettaglio le linee di azione: aeroporti da potenziare, altri da abbandonare, linee guida per lo sviluppo delle infrastrutture necessarie agli scali. Ma da allora nulla più se n'è saputo. «Abbiamo chiuso le consultazioni sul progetto e a fine mese saremo pronti con il piano definitivo», dice il presidente dell'Enac, Vito Riggio.

Per il governo è una sfida simile, per complessità, a quella aperta con le liberalizzazioni. Ma quello che il ministro delle Infrastrutture, Corrado Passera, si appresta ad affrontare nel settore è un problema opposto e più complesso. Più che aprire il mercato si tratta di razionalizzare e imporre decisioni ad un settore dove il mercato c'è, ma è controllato al 70% da soggetti pubblici, per lo più locali, che spesso inseguono sogni di sviluppi impossibili. Ci sono operatori o fondi disposti ad investire i loro soldi in vista di una privatizzazione in un settore che può portare utili. Ultimo, in ordine di tempo, F2I di Vito Gamberale che dopo aver acquisito lo scalo di Napoli Capodichino, ha comprato una quota degli Aeroporti milanesi messi in vendita dalla Sea. Ma a fronte dei guadagni ci sono anche miliardi di investimenti da realizzare, che, come insegna il caso Adr, spesso non sono facili a portare in cantiere, e presuppongono logiche di lungo periodo e gestioni capaci di reggerle. Al tavolo di questa vicenda c'è anche un convitato di pietra, l'Italia, o meglio quello che dovrebbe essere il ruolo di una compagnia nazio-

nale nel programmare e incentivare gli sviluppi del traffico. Obiettivo arduo per un'azienda che è sempre sul filo del rasoio.

Eppure, gli aeroporti sono un'occasione. Nella generale crisi dell'economia italiana di questi anni, è rimasto ancora una sorta di Eldorado. Nel 2008, lo studio compilato da OneWorks, Kpmg, Nomisma, per l'allora ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, indicava un margine operativo lordo del 30%, in soldoni 5,6 euro a passeggero.

Nel complesso degli scali italiani, se si eccettua il 2009, gli ultimi due anni sono ancora stati di crescita: 7% l'aumento dei passeggeri nel 2010, 6,7 nel

2011. Aspire il traffico c'è anche un spostamento epocale di frontiera rispetto al passato: i giganteschi scali del Medio Oriente che inondano di aerei delle loro potenti compagnie l'Europa portando traffico ma chiedendo piste. La situazione in Italia non è uguale per tutti. Proprio quello studio, nel definire gli aeroporti prioritari e quelli secondari lanciava nella sua premessa, un avvertimento: attenzione, gli investimenti da fare sono urgenti perché la situazione è sull'orlo del collasso. Da soli i tre scali che il Rapporto indicava come essenziali perché gate intercontinentali, Roma, Milano e Venezia, devono investire qualcosa come 5,5 miliardi tra infra-

strutture aeroportuali e di accesso. Per gli altri aeroporti, più piccoli, erano indicate azioni di aggregazione che potessero programmare anche le infrastrutture relative: un polo a Nordovest (Milano, Bergamo, Brescia), uno a Nordest (Venezia, Treviso, Trieste; unico che si è realizzato), uno al centro Fiumicino, Ciampino-Viterbo. Due al sud con Napoli-Salerno e Bari-Brindisi-Foggia-Taranto.

Ma in questi due anni non è successo granché, scelte non ne sono state fatte, ognuno è andato per conto suo: molti piccoli sono entrati in crisi, Forlì lasciato dalla Ryanair, la stessa Brescia Verona, in difficoltà con i conti. Alcuni grandi, come Adr, sono andati a rilen-

to. Si sono moltiplicate le voci di Regioni o Province, Latina, Sibari e altre che fanno proposte e vedono nell'aeroporto la chimera di sviluppo economico. «Nuovi aeroporti però non sono stati autorizzati - dice Riggio - Per i grandi scali, Sea, Adr e Save, i contratti di programma sono in dirittura di arrivo o già approvati. Il piano stabilirà le priorità e gli scali dove investire, così come era stato proposto a suo tempo. Per il resto se qualcuno vorrà un aeroporto se lo farà per conto suo». Tra investimenti da programmare, tariffe da stabilire e scelte da imporre a Regioni spesso recalcitranti, sarà uno slalom tra decisioni contestate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



1



2



3



4

Il presidente di Adr Fabrizio Palenzona (1), quello di Sea Giuseppe Bonomi (2), il presidente della Save Enrico Marchi (3), il numero uno di Enac Vito Riggio (4)