

CHI NON VOLA E' PERDUTO

Giovanna Boursier

In onda domenica 27 aprile 2008 alle 21.30

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Buonasera Alitalia è un'emergenza nazionale, ma trasporto aereo vuol soprattutto dire aeroporti. In Italia quanti sono chi li gestisce quanto costano.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

A dicembre Alitalia perde 1 milione al giorno, si cerca un acquirente. C'è l'interesse di Air France comincia la trattativa. A governo caduto Air France presenta l'offerta, vuole l'accordo con i nove sindacati e l'approvazione del governo che verrà, non ci sarà ne l'uno, ne l'altro, e Air France martedì scorso si ritira... adesso Alitalia ne perde 3 di milioni al giorno. Sono bastati dieci anni per portare una delle migliori compagnie aeree europee sull'orlo del fallimento. Come è successo?

ENRICO MARCHI – PRESIDENTE AEROPORTO DI VENEZIA

L'errore fondamentale è stato l'invasione della politica. E' un'azienda che è stata guidata non dalle logiche del trasporto aereo ma della logiche della politica, e questo prima ricordavo...

GIOVANNA BOURSIER

Cioè questo vuol dire, posti per tutti, aiuti di stato, grande carrozzone e tanto c'è il pubblico che mi sovvenziona?

ENRICO MARCHI – PRESIDENTE AEROPORTO DI VENEZIA

Più o meno proprio questo.

BRUNO SALVI – EX CAPO DIPARTIMENTO AVIAZIONE CIVILE

L'hanno addestrata, educata nel più completo monopolio, finanziando alla fine dell'anno, le perdite con un decreto fatto dall'azionista che era il ministero del tesoro. Quindi nessuno all'interno dell'Alitalia si è posto il problema di dire come facciamo a sopravvivere. Alla fine la perdita quant'è, un miliardo? E c'è il decreto per un miliardo.

GIOVANNA BOURSIER

Quanti soldi sono entrati in Alitalia, è in grado di dirmelo questo?

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

4,3 miliardi.

GIOVANNA BOURSIER

In quanti anni?

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Negli ultimi anni, sottoforma di ricapitalizzazione di prestiti ponte, di contributi eccetera...

GIOVANNA BOURSIER

Perché andava in perdita?

BRUNO SALVI – EX CAPO DIPARTIMENTO AVIAZIONE CIVILE

Perché con questo sistema le spese di compagnia vengono moltiplicate per 3, perché se lei rilascia biglietti di favore a valige, perché si deve mettere dalla sua parte tutti i sistemi, il sistema dei giornalisti, il sistema dei magistrati, il sistema dei politici.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

E poi c'è la riduzione delle rotte, quelle intercontinentali, tagliando così i

guadagni e aumentando le perdite.

GIOVANNA BOURSIER

E perché l'ha fatto?

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Questo bisognerebbe chiederlo al management. Io credo che lo abbia fatto perché invece pensava che comunque tagliando si riducevano i costi ma la verità vera è che si sono tolte le fonti di guadagno, e non si è riusciti a fare sviluppo.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Lo sviluppo avrebbe dovuto essere Malpensa, ovvero un grande aeroporto internazionale, ma hanno esagerato, volevano addirittura farlo diventare il secondo Hub.

BRUNO SALVI – EX CAPO DIPARTIMENTO AVIAZIONE CIVILE

Vuoi far fallire Air France, faccia un altro Hub a Lione, vuoi far fallire la British faccia un altro Hub a Manchester. E il Manchester ha 50 milioni di passeggeri, non è che ha un aeroporto da quattro soldi ma nessuno penserà mai di fare un altro Hub. Ma tu lo vai a mettere in un territorio che ha le peggiori condizioni metereologiche del nostro paese? La Val padania, questo lo sanno tutti, che c'è in Italia, nebbia in Val Padana e vento forte a Caianello. Tu lo porti lì!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

E qui nasce la fine di Alitalia...

BRUNO SALVI – EX CAPO DIPARTIMENTO AVIAZIONE CIVILE

Il colpo di grazia glielo ha dato lo spostamento del traffico a Malpensa. Se lei l'HUB lo fa a Malpensa e le officine ce le ha a Fiumicino, lei deve fare un collegamento come si dice ferri cioè a vuoto, da Malpensa a Fiumicino, per portare in garage in Unger l'aereo. Primo. Secondo, tutto il personale navigante, che sono, piloti, assistenza, hostess, vivono nell'ambito dell'aeroporto dove loro sono stati assunti, e uno la mattina parte tutti gli equipaggi che col pullman te li porti a Fiumicino, li carichi su un aereo Alitalia perdendo un 30% dei posti dei paganti e li metti sull'aereo. Arrivano a Malpensa e li vanno sull'aereo e partono allora il tempo di lavoro comincia dal momento in cui prendono la cloche i piloti, ma il tempo di servizio comincia dal momento in cui prendono l'aereo a Fiumicino, quindi tu hai aumentato il tempo di servizio che paghi, e vuoi risanare?

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Martedì scorso Berlusconi chiede a Prodi di tirar fuori 300 milioni di euro altrimenti la compagnia fallisce, il governo concede il prestito ponte e per aggirare le norme europee sugli aiuti di stato la motivazione è ragioni di ordine pubblico. I soldi li sborsa il ministero dello sviluppo economico e dovranno essere restituiti entro il 31 dicembre.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Con questi 300 milioni che tiriamo fuori di tasca nostra, e chi lo sa se saranno mai restituiti, si sale a 4 miliardi e 6 infilati in un colabrodo. Se l'Europa non blocca, il prestito ponte perché viola le norme sulla concorrenza, l'italianità per chi ci crede e ci tiene è salva. La cordata di imprenditori italiani che la dovrebbe rilevare è ancora oscura, però si è fatto avanti il costruttore Salvatore Ligresti, un passato non bellissimo, ma ha saldato i suoi conti con la giustizia, il nome però più ricorrente è quello di Carlo Toto, un imprenditore abruzzese proprietario di Air One. Non tirerebbe fuori un euro, ma conferirebbe opzioni su un certo numero di Airbus, e poi la sua azienda, che non ha mai prodotto utili. I debiti al 31/12/2007 inclusi i leasing degli aeromobili superano i 200 milioni. Il patrimonio netto, secondo la valutazione commissionata al perito di Chieti è di 900 milioni. Se però si applicassero alla sua società i criteri di valutazione che si applicano alle compagnie aeronautiche, tenendo conto dei debiti, il valore non supererebbe i 100 milioni.

Come dire che una topolino comprerebbe un elefante. Vedremo. Certo è che Alitalia è inserita in un contesto dove manca un piano generale dei trasporti. Vuol dire che ognuno fa un po' quel che gli pare. Gli aeroporti in Italia sono 101, di cui 45 per il traffico commerciale. Giovanna Boursier comincia da Roma, dove oltre al grande aeroporto nazionale di Fiumicino, c'è Ciampino, nato come aeroporto militare.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

A Ciampino il numero dei passeggeri è passato in 6 anni da 700 mila a più di 5 milioni all'anno. In mezzo alle abitazioni decollano e atterrano circa 150 voli al giorno. E' l'aeroporto delle low cost che vuol dire Ryanair.

ROBERTO BARCAROLI – COMITATO CONTRARIO ALL'AEROPORTO

La notte anche lì c'è continuo rumore dei motori degli aerei accesi e delle apparecchiature che si chiamano Apu, sono i gruppi di generazione elettrica che ciascun aereo ha a bordo, che sono dei motori a reazione.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Le case qui hanno tutte i doppi vetri per proteggersi dal rumore.

ROBERTO BARCAROLI – COMITATO CONTRARIO ALL'AEROPORTO

Però io non posso aprire le finestre, questo è un dramma, soprattutto d'estate, perché praticamente dobbiamo vivere sigillati dentro casa. Questa è una situazione intollerabile, assurda. Non è neanche una questione di rispettare le leggi, che comunque non sono rispettate, è una questione di buon senso!

GIOVANNA BOURSIER

Ce n'è un altro?

ROBERTO BARCAROLI – COMITATO CONTRARIO ALL'AEROPORTO

E sì, ma qui è un continuo, eh ce n'è un altro!

GIOVANNA BOURSIER

Cioè lei dice non è solo questo rumore...

SIGNORA

No, è l'inquinamento che c'è, le polveri, che ci sono, ha capito? Io mi sono presa 5 bronchiti asmatiche, allora il medico mi ha detto dove abiti? Abito vicino all'aeroporto. Allora ha detto vattene, se vuoi campare vattene!

GIOVANNA BOURSIER

Lei ha dovuto cambiare casa?

SIGNORA

Sì, ho lasciato la casa arredata come stava signora.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La pista è a 200 metri dalle abitazioni, e gli aerei che decollano e atterrano li vedi dalla camera da letto.

ROBERTO BARCAROLI – COMITATO CONTRARIO ALL'AEROPORTO

Questo aeroporto fin dal '97 avrebbe dovuto fare una cosa che si chiama "zonizzazione acustica", ossia doveva stabilire quali sono i livelli di rumore intorno all'aeroporto generati dal traffico aereo che in questo aeroporto si vuole fare, e in dieci anni non lo hanno fatto. E questo è solo il rumore, per non parlare poi di quello che è l'inquinamento chimico, l'inquinamento dell'aria, l'odore terribile di cherosene che molto spesso arriva nelle case, alle volte non si possono aprire le finestre oltre che per il rumore, anche perché entrano delle ventate di cherosene, perché ovviamente gli aerei liberano anche molti idrocarburi incombusti che noi ci respiriamo e sono terribili, nocivi.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

L'agenzia per l'ambiente dice che gli aerei in fase di decollo, rullaggio e atterraggio emettono ossido di azoto e grandi quantità di anidride carbonica. Le emissioni di CO2 continuano in fase di crociera. La previsione è che in una decina d'anni si raddoppieranno i voli.

MASSIMO GARBINI – RESPONSABILE OPERATIVO ENAV

Il problema maggiore viene riscontrato evidentemente in questo momento sugli aeroporti. Risulta che nel 2020 60 hubs europei saranno completamente saturi, 24 ore su 24, e che circa 4 milioni di voli non sapranno dove atterrare.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Per far spazio a 4 milioni di voli si apriranno nuovi aeroporti, e le emissioni di

CO2 arriveranno a 284 milioni di tonnellate. Da questa stima, però, sono escluse le emissioni dei voli internazionali perché oggi ogni paese calcola quanto inquina sommando solo i voli nazionali. Come dire: se uno da Roma va Torino inquina, ma se va a Parigi no.

DANIELA ROMANO – APAT - AGENZIA PROTEZIONE AMBIENTE

Adesso si vuol fare in modo che nel periodo posto Kyoto vengano contabilizzate, anche queste emissioni siano conteggiate e incluse negli obiettivi di riduzione.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

In pratica i vettori dovranno comprare i permessi di emissione, un po' come le quote d'aria che si scambiano i paesi per inquinare con le loro industrie.

ADRIANO PALOZZI – SINDACO DI MARINO

Il decollo degli aerei dell'aeroporto dell'aeroporto di Ciampino passano ad altezze molto basse sul tetto della scuola impedendo molto spesso anche la possibilità di svolgere le lezioni regolarmente perché molto spesso c'è un'intensità di aerei ogni quarto d'ora, 20 minuti, che rendono invivibile la situazione degli alunni da un punto di vista di inquinamento acustico e da un punto di vista di inquinamento atmosferico.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Cosa respirano questi bimbi di Marino non si sa perché le centraline non le hanno mai installate. A Ciampino, invece, l'Arpa le ha installate da un anno e mezzo.

ANTONIO D'AGOSTINO – COMUNE DI CIAMPINO

La normativa prevede che non può superare per 35 volte l'anno i valori consentiti di legge e invece questa centralina li ha già superati nell'anno 2007 per 91 volte.

GIOVANNA BOURSIER

Tutti contestate l'aeroporto. A partire dal sindaco?

ANDREA SILVESTRI – COMITATO NO FLY – CIAMPINO

In realtà il sindaco di Ciampino nel 2002 firmò un protocollo di intesa con Enac e la società Aeroporti di Roma che prevedeva lo sviluppo dell'aeroporto e di tutte le infrastrutture connesse ad un aeroporto.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Sul protocollo c'è anche scritto che Enac e ADR, la società che gestisce l'aeroporto, intendono "potenziare" il traffico di Ciampino. ADR è del gruppo Gemina.

WALTER ENRICO PERANDINI – SINDACO DI CIAMPINO

Su quel protocollo c'è anche scritto che comunque questo ci doveva, doveva essere comunque sostenibile col territorio circostante cosa che poi non è avvenuta. La Valutazione di Impatto Ambientale, ad oggi non è stata fatta.

GIOVANNA BOURSIER

Chi è deve far rispettare le regole, cioè a chi bisogna chiedere?

WALTER ENRICO PERANDINI – SINDACO DI CIAMPINO

Alle strutture dello stato, in particolare per quanto riguarda gli aeroporti, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

GIOVANNA BOURSIER

Cioè l'Enac?

GIOVANNA BOURSIER

Chi è che ha dato l'autorizzazione?

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Non c'è nessuna autorizzazione, siamo in Europa ognuno è libero di atterrare dove vuole se l'aeroporto è aperto.

GIOVANNA BOURSIER

Beh, insomma non è che possono arrivarne altri 2 milioni da un giorno all'altro?

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

No, no, ma che vuol dire? Se lei sta in Europa e lei fa un certo traffico, la società di gestione, Aeroporti di Roma, che è una società privata, ha ritenuto che quel tipo di collegamento fosse positivo.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

I privati fanno i loro affari! Se poi a 200 metri dall'aeroporto c'è un asilo pazienza, se ci sono troppe abitazioni intorno, si tapperanno le orecchie!

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Guardi no non vola, Ryanair di notte non vola, l'ultimo aereo di Ryanair si ferma alle 23.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Notte a Ciampino... l'ultima partenza era prevista alle 22.10, ma parte alle 23.31. Gli aerei continuano ad arrivare, tutti in ritardo. Questo alle 23 e 31, questo alle 23 e 35 e questo alle 23 e 50. Siamo fortunati: qui dicono che spesso arrivano anche alle 2 di notte.

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Ciampino ha un problema evidente di rumore, ma non è mai stato installato da parte dell'Arpa, le centraline che hanno messo solo da un po' di tempo. Però naturalmente il rumore si misura su un arco di tempo, non è che si misura per un mese o per un anno, c'è bisogno di un certo periodo di tempo. Quando avremo tutti i dati noi interverremo per il rumore.

SIGNORE

Il problema è questo: la valutazione di impatto ambientale serve a verificare se tu costruendo un qualcosa nell'interno dell'ambito aeroportuale, questa nuova realizzazione, amplia, naturalmente dà la possibilità di fare ancora più voli, cosa che qui invece non si può assolutamente fare perché? Perché qui naturalmente non potrebbero neanche volare!

GIOVANNA BOURSIER

Il Ministero dell'ambiente nel 2006 vi dice, non fate quei lavori perché prima ci va la verifica di impatto ambientale...

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Non mi risulta che il Ministro dell'ambiente abbia mai detto questo. Se lei ha delle carte, non credo proprio che ci abbia detto questo, guardi io ho il massimo rispetto per il Ministro dell'ambiente perché è l'unico che ci ha fatto perdere anni di tempo quindi si immagina se avrei fatto una cosa del genere...

GIOVANNA BOURSIER

Qua c'è il ministro dell'ambiente che scrive...

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

A chi scrive?

GIOVANNA BOURSIER

All'Enac, al Ministero per i beni e le attività culturali e alla Regione!

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

E per dire che cosa?

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Nel 2006, il Ministero dell'Ambiente diffida Enac e la società aeroporti di Roma dal costruire un nuovo terminal. Prima ci vuole la Valutazione di impatto ambientale ma nessuno la fa. A luglio un'ordinanza dell'Enac dice di ridurre i voli low cost a 100 al giorno ma Ryanair la impugna e il Consiglio di Stato gli dà ragione. Anche perché l'ordinanza non pone la questione ambientale ma chiede di fare dei lavori sulla pista. E il Consiglio di Stato dice che si possono fare di notte.

GIOVANNA BOURSIER

Perché non avete fatto quel provvedimento dicendo c'è un problema ambientale e avete detto dobbiamo fare dei lavori sulla pista?

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Perché non avevamo i dati. Il punto vero è che non abbiamo una normativa specifica sul rumore.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La normativa specifica esiste... se l'inquinamento acustico è troppo alto bisogna intervenire sulle abitazioni circostanti con protezioni dal rumore oppure diminuire i voli.

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Secondo me il vero problema è che quell'aeroporto è stato concepito all'interno della città, è stato voluto dalla città di Roma, e noi abbiamo adesso davanti un problema di rumore e di sensibilità anche al rumore e lo dobbiamo chiudere.

PETER SHERRARD – RYANAIR

Non hanno studi indipendenti che dimostrino che il rumore è fatto da Ryanair, visto che abbiamo aerei moderni e insonorizzati, e il rumore in

realtà lo fanno i voli postali e militari, anche di notte. Così noi siamo costretti a rivolgerci in continuazione ai tribunali, al Tar Lazio, al Consiglio di Stato. Ma questo è un trucco e un sistematico abuso delle autorità italiane per negare ai consumatori italiani i voli low cost e proteggere Alitalia.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Ryanair che qui occupa il 60% del traffico, vuole restare a Ciampino perché è più vicino a Roma di Fiumicino, se lo chiudi senza dare un'alternativa, ti fanno causa e la vincono.

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

In assenza di misurazione abbiamo fatto dei provvedimenti restrittivi che non sono stati considerati legittimi dal Consiglio di Stato, ne prenderemmo degli altri ma la vera soluzione è che non ci può essere un aeroporto al centro di una città.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Lo studio sul rumore in realtà esiste visto che a fine intervista il vicedirettore generale ci mostra l'impronta acustica fatta proprio dall'Enac sulle case intorno all'aeroporto. Ma se non l'approvi i dati non sono ufficiali e le protezioni nessuno le mette.

GIOVANNA BOURSIER

Chi deve risolvere il problema adesso?

WALTER ENRICO PERANDINI – SINDACO DI CIAMPINO

Il governo nazionale!

GIOVANNA BOURSIER

Che cosa si fa?

ALESSANDRO BIANCHI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Abbiamo messo in moto la soluzione finale, cioè di portarlo via definitivamente questo traffico da Ciampino e portarlo per l'appunto a Viterbo dove si è deciso possa avvenire quest'altra localizzazione di voli soprattutto low cost.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Ciampino quindi va spostato da un'altra parte. Una commissione ha esaminato per mesi le possibili destinazioni e alla fine, ha scelto Viterbo.

GIOVANNA BOURSIER

Quando è che vi trasferite a Viterbo?

PETER SHERRARD – RYANAIR

Noi non abbiamo intenzione di trasferirci a Viterbo, la pista non è abbastanza lunga e non è nemmeno abbastanza robusta, e poi a Viterbo non c'è un terminal adatto. Se il governo insiste ad ignorare le norme sulla competizione europea, noi semplicemente ce ne andremo da Ciampino, verso un altro paese.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

La pianificazione di solito serve a prevedere quello che succederà. Nessuno aveva previsto che il traffico sarebbe aumentato così tanto. Attorno a Ciampino negli anni si è costruito allegramente, dopo si è condonato, e adesso ci sono troppi aerei che atterrano e decollano in mezzo alle abitazioni e sopra asili. Non si capisce nemmeno se si stiano violando delle norme, perché le centraline sono state installate da troppo poco tempo, e chi ha l'impronta acustica se la tiene. Andrà a finire che quell'aeroporto si sposterà verso Viterbo, ma chi detta legge è una compagnia low cost. Cioè tu mi hai dato il permesso di atterrare nel centro di Roma, adesso non mi puoi dire vai a Viterbo. Finirà che si pagheranno i danni. Continuiamo dopo la pubblicità.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Eravamo rimasti all'aeroporto di Ciampino. Ciampino sarebbe da spostare perché ci sono troppi voli in mezzo alle abitazioni. Il ministero dei trasporti ha esaminato per mesi le possibili soluzioni e ha visto Viterbo, Latina, Guidonia e Frosinone, e alla fine ha scelto Viterbo. Gli altri comuni si arrabbiano e Frosinone fa ricorso al tar intanto comunque vada ci vorranno una decina d'anni. A Viterbo però intanto sono in fibrillazione, e anche a Siena e a Grosseto. L'idea di avere un aeroporto sotto casa è più eccitante di un collegamento che permetta ha un pendolare di non farsi delle ore su un treno per percorrere 50 chilometri.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

A Viterbo c'è un grande aeroporto militare. Bisognerà spostarci voli civili per

5 milioni di passeggeri. Vuol dire allungare la pista di un chilometro, qua, verso i prati... e costruire un nuovo terminal. Siamo a 3 chilometri dalla città, al confine con le sorgenti termali e le terme dei papi.

GIANCARLO GABBIANELLI - SINDACO DI VITERBO

Soprattutto questo non comporterà impatti ambientali non siano sostenibili perché, come ripeto, si tratta di zone ampiamente libere da ogni tipo di urbanizzazione.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Anche qui ci sono i comitati contro, che vogliono tutelare il loro patrimonio: le terme!

VECCHIETTO COMITATO

Noi contrabbandiamo questa bellezza, questa ricchezza che abbiamo con un aeroporto? Mi sembra assurdo!

DONNA COMITATO

Le rotte degli aerei andrebbero a determinare un inquinamento acustico veramente grosso, spaventoso!

GIANCARLO GABBIANELLI - SINDACO DI VITERBO

I tecnici mi dicono, perché questa è stata una mia preoccupazione, che questo sarà infinitamente minore dei danni ambientali che Viterbo riceve già dal fatto di essere sorvolata da tutti gli aerei che provengono dal nord e che atterrano a Ciampino e a Fiumicino e che rappresentano l'85% del totale del traffico aereo.

GIOVANNA BOURSIER

Però se atterrano qua saranno più rumorosi?

GIANCARLO GABBIANELLI - SINDACO DI VITERBO

Mi garantiscono che il rumore è inferiore tramite le barriere naturali che verranno create rispetto a questo.

GIOVANNA BOURSIER

Ma non siete contenti che qua vi arrivano un sacco di turisti?

DONNA COMITATO

Non siamo assolutamente contenti che arrivino con dei voli low cost perché è stato studiato che il tipo di turista che prende un volo low cost è una persona che viene in Italia per fare un week end. La persona che scenderebbe a Viterbo utilizzerebbe questa città semplicemente come scalo per fare ovviamente e giustamente il week end nella città di Roma.

RAGAZZA

Penso sia un'ottima opportunità, anche per aumentare i posti di lavoro.

Penso sia un'ottima cosa!

GIOVANNA BOURSIER

Perché qua non c'è lavoro per tutti?

RAGAZZA

E forse anche perché spero che faranno dei collegamenti migliori, perché i collegamenti non sono ancora molto buoni.

GIOVANNA BOURSIER

Cioè serve il lavoro, servono i collegamenti migliori, forse l'aeroporto è un'occasione?

RAGAZZA

Sì, secondo me sì!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Per arrivare a Roma in macchina, che sta a circa 100 chilometri, ci mette più o meno 2 ore, perché passi dalla Cassia e poi ti barcameni tra provinciali e statali. E col treno non si fa prima perché sono 25 fermate e a metà strada la linea è a binario unico.

RAGAZZO

Eh dovrebbero fare molte più linee perché per arrivare a Viterbo adesso ci vuole quasi un'ora e mezza di treno!

DONNA

Porta tantissima gente perché è pieno, il mattino è pieno zeppo insomma!

UOMO

Dovrebbero innanzitutto raddoppiare tutta la linea e poi i servizi devono essere migliorati. Guardi in che stato sono, come è fuori così è dentro

GIOVANNA BOURSIER

Quindi voi adesso dite facciamo prima sto treno?

VECCHIETTO COMITATO

Eh facciamo prima il treno, accipicchia!

GIANCARLO GABBIANELLI - SINDACO DI VITERBO

Noi riteniamo che l'aeroporto non sia un fine ma il mezzo per poter sviluppare il trasporto del futuro che è quello ferroviario.

GIOVANNA BOURSIER

Cioè uno deve fare un aeroporto per fare la strada o la ferrovia?

ALESSANDRO BIANCHI - MINISTRO DEI TRASPORTI

No, evidentemente no, perché poi le esigenze sono di tipo diverso, insomma, non è che posso dire è meglio che facciamo il collegamento ferroviario tra Viterbo e non so dove invece di fare l'aeroporto, risponde ad esigenze diverse.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Queste sono le colline toscane... Siena è una delle province più ricche d'Italia e fra le città più famose al mondo. Il suo patrimonio sono i prodotti tipici e un paesaggio unico, che attrae ogni anno 3 milioni di turisti... Piazza del Campo è "patrimonio dell'umanità".

DONNA SIENA

Per me non manca nulla, assolutamente nulla!

UOMO SIENA

L'unica cosa, parlo del mio problema, io è la prima volta che sono venuto, abbiamo trovato molto mancante un po' il servizio trasporti, specialmente di collegamenti, aeroporto e località centrali, per noi che siamo venuti per 2 giorni consumare così invano anche poche ore sono importanti.

UOMO 1 SIENA

Il treno non esiste praticamente!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

I turisti sbarcano a Firenze o a Pisa, le strade che li portano sono congestionate e i treni troppo lenti, Siena è una delle città più visitate d'Italia proprio perché è in una zona incontaminata. Ma la soluzione sembra essere l'ampliamento di Ampugnano, un piccolo terminal a 8 chilometri da Piazza del Campo, dove adesso arrivano aerotaxi e aerei da turismo. I sindaci dei comuni qui intorno lo vogliono trasformare in uno scalo civile.

MAURIZIO CENNI - SINDACO DI SIENA

Io credo che ci sia un problema di collegare anche territori che possono avere dei vantaggi da questo tipo di strutture.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La pista è qui sotto. E i cittadini del territorio non sembrano proprio entusiasti!

FERNANDO GIANNELLI - COMITATO CONTRARIO ALL'AEROPORTO - SIENA

Il buon senso evidentemente se lo sono bevuto se vogliono fare un aeroporto in un posto così.

GIOVANNA BOURSIER

Lei qua ha un agriturismo, dovrebbe essere contento che arriva l'aeroporto, arrivano più turisti, lei fa affari?

DAMIANO DONATI

No, non è assolutamente così. Qui c'è il rischio che proprio attraversa un aereo ogni 40 minuti, di grosse dimensioni, che crea soprattutto un impatto acustico fortissimo, un inquinamento acustico fortissimo, e questo sarebbe distruttivo per la nostra attività. Tutti i clienti che vengono da noi scappano dalle grandi città, dalle grandi metropoli proprio per venire qui a riposare e noi gli andiamo a ricreare qui quello stesso ambiente da cui loro scappano. È una follia, è una follia!

FERNANDO GIANNELLI - COMITATO CONTRARIO ALL'AEROPORTO - SIENA

È assolutamente incomprensibile fare un aeroporto qui! Fare un aeroporto qui, pensiamo a dove siamo, in una piana di altissimo valore paesaggistico, come ha detto anche la Regione Toscana nel proprio piano di indirizzo territoriale, è circondata da paesi medievale bellissimi e da decine di siti di

interesse artistico e storico anche di altissimo valore.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

L'ampliamento porterebbe l'aeroporto a ridosso della falda acquifera del fiume Luco, che fornisce gran parte dell'acqua potabile a Siena e circondario, per i comitati il rischio di inquinamento sarebbe elevato.

GIOVANNA BOURSIER

Che cosa si risponde sul fatto che l'aeroporto sta sulla falda acquifera che serve tutta Siena?

MAURIZIO CENNI - SINDACO DI SIENA

Gli studi che sono stati fatti anche nel passato dimostrano che non c'è nessun tipo di impatto.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Leggendo gli studi pare che un po' di preoccupazione ci sia. Nel 2002 a fronte di una richiesta di ampliamento dell'aeroporto, la Regione scriveva che "l'aspetto più delicato è quello della salvaguardia della risorsa idrica", perché lo spessore della pista è scarso e "le massime concentrazioni di inquinanti andrebbero a cadere sulle zone di protezione e rispetto dell'acquifero".

FERNANDO GIANNELLI - COMITATO CONTRARIO ALL'AEROPORTO - SIENA

Siena ha bisogno davvero di infrastrutture ordinarie che sono la ferrovia e sono le strade, non ha assolutamente bisogno di un aeroporto, perché noi impieghiamo un'ora e mezza a andare a Firenze, e sono 70 chilometri, con dei treni del dopoguerra con un unico binario come nel far west. Oltretutto, Siena, parliamoci chiaro, Siena gli aeroporti ce li ha già, sono l'aeroporto di Firenze l'aeroporto di Pisa, che sono a 80 chilometri e a poco più di 100 chilometri.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Il treno, come in tutta la provincia italiana, è rimasto indietro di 50 anni.

UOMO TRENO

Io lo prendo tutti i giorni questo treno perché faccio il pendolare. Questa linea ha un binario per metà del tratto e poi è stata raddoppiata ma non è completato l'ultimo pezzo che è a un binario solo, e quindi gli scambi tra i treni.

GIULIANO MARRUCCI

Lo prende spesso questo treno qui?

UOMO 1 TRENO

Sì.

GIULIANO MARRUCCI

Dove sale?

UOMO 1 TRENO

Salgo a Siena.

GIULIANO MARRUCCI

A Siena, e dove va a Firenze?

UOMO 1 TRENO

A Firenze, sì.

GIULIANO MARRUCCI

Per far 60 chilometri quanto ci mette? Un'ora e mezza?

UOMO 1 TRENO

Un'ora e 20 di percorrenza.

GIULIANO MARRUCCI

E al ritorno?

UOMO 1 TRENO

Prendo sempre il solito treno, ci vuole lo stesso tempo all'incirca.

GIULIANO MARRUCCI

Quindi sono 3 ore di treno al giorno per far poco più di 100 chilometri.

UOMO 1 TRENO

Non è male! Non è male! Quello che serve è la quotidianità, cioè la possibilità di collegarsi alle grandi città che sono vicine con una rete sia stradale, che ferroviaria migliore di quella che abbiamo adesso.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Invece di mettere i soldi in un aeroporto perché non si migliora la linea e non si cambiano questi treni da dopoguerra?

MAURIZIO CENNI - SINDACO DI SIENA

Lei pensa che costa di più fare una linea ferroviaria media da Siena a Firenze o un investimento nell'aeroporto di Siena?

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Bisognerebbe chiederlo ai pendolari...

UOMO 2 TRENO

Per noi pendolari il trasporto ferroviario sicuramente, non l'aeroporto. Perché sinceramente ci può interessare poco. Non si può andare in aereo a Pisa.

GIULIANO MARRUCCI

Lei lo userebbe l'aereo per andare a Firenze?

UOMO 3 TRENO

Noo!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Si fa fatica a pensare che qui ci sarebbe proprio bisogno di un aeroporto.

MAURIZIO CENNI - SINDACO DI SIENA

Beh forse perché lei però non ha problemi di occupazione e della tipologia di sviluppo che interessa questo ambiente.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Lo sviluppo e l'occupazione di solito arrivano insieme a trasporti che funzionano. Ad ogni modo l'aeroporto che si vuole ampliare è gestito da una società al maggioranza pubblica, insieme al Monte dei Paschi di Siena, ma i conti sono in rosso. E per sanarli è arrivato il fondo di investimenti lussemburghese Galaxy partecipato anche dalla Cassa depositi e prestiti che è controllata al 70% dal Ministero delle Finanze. La contro partita è l'ampliamento dell'aeroporto ovviamente con denaro pubblico. Chi deve autorizzare è l'Ente Nazionale Aviazione Civile ovvero l'Enac.

GIOVANNA BOURSIER

Ha senso fare un aeroporto in quel posto?

VITO RIGGIO - PRESIDENTE ENAC

No, non ha senso nel senso che io sono favorevole a preservare il paese, quindi non capisco perché, salvo che non sia un piccolo aeroporto per jet privati, poco inquinanti, ma non un aeroporto commerciale, perché bisognerebbe fare una pista almeno di 1800 metri, e quindi non mi pare che quello sia un posto dove fare un aeroporto. A occhio, poi però non ho nessun dato, perché non hanno ancora chiesto niente.

GIOVANNA BOURSIER

Cioè prima si fa il progetto poi si chiedono le autorizzazioni?

MAURIZIO CENNI - SINDACO DI SIENA

Io penso che lei va in un negozio a comprare qualcosa si preoccupa di avere i soldi nel portafoglio, non è che entra e poi successivamente si preoccupa se è solvibile o non è solvibile. Intanto come dire, la procedura ha dimostrato che ci sono soggetti che possono e vogliono investire in questa struttura, sono soggetti che possono utilizzare un'autorizzazione che è lì che giace da quasi 2 anni. L'aeroporto sarà un aeroporto di dimensioni molto ridotte, come lo vediamo adesso.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Non proprio visto che il piano prevede di passare da 16 mila passeggeri di oggi a 329 mila. Che vuol dire costruzione di un nuovo terminal ed espansione della pista. Dovrebbero rivedere questo progetto.

SIGNORA

Se questa Galaxy è stata scelta su un progetto che oggi ci dicono gli amministratori degli enti locali che è stato affossato perché mai questa Galaxy continua a restare partner, qual è questo vincolo di sangue che sta legando la Galaxy all'Aeroporto di Siena, alla Monte dei Paschi e agli altri soci pubblici?

ALBERTO OLIVETTI - PROF. UNIVERSITA' DI SIENA

Noi non dobbiamo dimenticare, ad aggiungere questo sul piano della selezione del personale politico, che gli ultimi sindaci di Siena negli ultimi 20 anni ormai sono anche dipendenti della Banca e quindi questo crea un intreccio che come lei può capire ha delle caratteristiche che andrebbero tutte valutate.

RENZO ALESSANDRI - PRESIDENTE AEROPORTO DI GROSSETO

Io credo che a Siena giochi molto l'esigenza del Monte dei Paschi di avere un

aeroporto anche al servizio delle esigenze della banca.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Ognuno ha i suoi motivi per avere un aeroporto sotto casa. Il presidente del Monte dei Paschi è Giuseppe Mussari che è anche presidente del Comitato di indirizzo e della Cassa Depositi e Prestiti presente nel fondo Galaxy che ha appena stanziato 12 milioni di euro diventando così socio di maggioranza della società dell'aeroporto. A 70 chilometri da Siena c'è Grosseto, e anche Grosseto vuol stare sul mercato. Qui l'aeroporto è militare. La parte civile è limitata a questo stabile ma vuole ingrandirsi, perché la società di gestione, per oltre l'80% pubblica, è in perdita.

RENZO ALESSANDRI - PRESIDENTE AEROPORTO DI GROSSETO

Con 2500 passeggeri all'anno non si tengono in ordine i conti di una società come questa! Il nostro obiettivo è quello di una stagione turistica che vada da aprile a settembre con un paio di voli settimanali che consentano appunto di favorire lo sviluppo turistico di questo territorio considerando le penalizzazioni della strada e della ferrovia.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La storia è sempre la stessa: bisognerebbe migliorare strade e ferrovia, ma si preferisce ingrandire l'aeroporto perché c'è un bilancio da risanare. Solo che qui ci sono le barriere che i militari hanno messo sulla pista, a cui si agganciano i caccia se devono atterrare in emergenza. Queste barriere con l'arrivo dei voli civili andrebbero tolte o interrate.

MILITARE

Viene ridotto il fattore di sicurezza che noi non vorremmo abbassare.

VITO RIGGIO - PRESIDENTE ENAC

Noi avevamo chiesto per ragioni di sicurezza che ci fosse l'interramento, se i militari non lo fanno sarà praticamente impossibile volare di notte e di giorno si faranno quei voli che si facevano prima.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

In Toscana gli aerei da turismo possono atterrare a Siena e Grosseto, all'Elba, Lucca, Arezzo e Massa Cinquale. Poi ci sono due aeroporti nazionali: Firenze e Pisa. Le società di gestione sono in attivo, quella di Pisa la SAT è pubblica, è quotata in borsa e distribuisce utili. L'aeroporto ha 3 milioni e 700 mila passeggeri l'anno.

PIER GIORGIO BALLINI - AMM. DELEGATO AEROPORTO DI PISA

L'aeroporto di Pisa è la naturale porta di ingresso per la Toscana. In realtà noi, questo successo, che non è usale, non esiste, per quel che io so, una città di 90 mila abitanti che ha un traffico di quasi 4 milioni, 3 e sette, insomma... è perché noi andiamo a vendere la Toscana, noi diciamo guardate che...

GIOVANNA BOURSIER

E quindi se qualcun altro viene a vendere la Toscana, se Siena viene a vendere la Toscana, Grosseto viene a vendere la Toscana?

PIER GIORGIO BALLINI - AMM. DELEGATO AEROPORTO DI PISA

Bene, bene. Io sono per la competizione. Io credo nel mercato.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

E non è l'unico. La nostra idea di competizione è che ogni aeroporto deve avere la sua società di gestione, pubblica privata o mista, e ognuno pensa a se. Con il petrolio che va sempre più su, e con una modalità di trasporto che viene sempre più messa in discussione. In Francia Sarkozy ha appena fatto una moratoria sulla costruzione di nuovi aeroporti, si investe nelle linee ad alta velocità e si ripristinano le linee dimesse. Anche in Germania non si costruiscono aeroporti, e si investe anche lì sulle linee ad alta velocità e sotto i 400 chilometri, si prende il treno perché inquina di meno. In altre parole: si fa sistema attraverso un piano integrato trasporti. Come stanno facendo invece in Spagna lo andiamo a vedere.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Sembrerebbe un giardino tropicale, e invece è la stazione di Atocha, a Madrid... Salgo sul treno che mi porta a Toledo, 100 chilometri di distanza... sono le 12 e 20. Alle 12 e 47 sono a destinazione. 25 minuti. Il percorso è quasi uguale a quello che si fa per andare da Roma a Viterbo, o da Siena a Firenze, la differenza sono 30 minuti contro un'ora e mezza! In Spagna i treni veloci si chiamano AVE, Alta Velocidad Española. Hanno appena

inaugurato i 650 chilometri di linea che uniscono Madrid a Barcellona. C'è una partenza ogni mezzora e impiega 2 ore e 40 minuti. Il biglietto di prima classe costa 130 euro. Per fare un esempio: Roma Milano, sono 100 chilometri in meno, ci vogliono 4 ore e mezza ma costa un po' meno, 85 euro. Sull'Ave le classi sono tre: turista, preferente e club. In turista costa 100 euro, ma se lo prenoti con internet, lo paghi 40 e ritiri il biglietto in queste macchinette, tante sparse qua e là e non c'è mai la fila. Lo puoi cambiare fino alla partenza e non ti costa niente. Questa è la classe turistica, questa è la prima, e questa la club, 180 euro, ma è un vero lusso. Poltrone di pelle, ti servono quel che vuoi senza limiti, puoi guardarti un film, o lavorare. Si viaggia a 300 chilometri all'ora.

BIGLIETTAIO

E' il treno più veloce della Spagna!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Se è in ritardo di 1/4 d'ora ti rimborsano la metà del biglietto, se è in ritardo di mezzora, te lo rimborsano interamente.

BIGLIETTAIO

C'è questa tolleranza perché è una linea nuova. Ma sulla linea di Siviglia, che funziona da molti anni, bastano 5 minuti di ritardo e ti rimborsano tutto il biglietto. Per soli 5 minuti!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Ospita fino a 400 passeggeri e mi dicono che viaggia sempre completo e che la gente lo preferisce all'aereo.

UOMO TRENO SPAGNA

Perché è pratico, è comodo, puoi lavorare al computer e anche parlare al telefono.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

650 chilometri 2 ore e mezzo!

GIOVANNA BOURSIER

Dieci minuti di anticipo?

CONDUCENTE

Si, dieci minuti di anticipo!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

E scendono tutti soddisfatti!

UOMO TRENO SPAGNA 1

Sono un parrucchiere che ha lavorato per Federico Fellini.

GIOVANNA BOURSIER

Ah si?

UOMO TRENO SPAGNA 1

Ho fatto le pettinature per le grandi star in Italia...dunque si, ho preso questo treno meraviglioso!

DONNA TRENO SPAGNA

Migliore il treno dell'aereo! Si perde meno tempo, è puntuale, il servizio è meglio che in aereo!

UOMO TRENO SPAGNA 2

E ci danno dei dolci buonissimi. Poi ci sono ragazze bellissime, molto belle!

LUCA CHIANCA

Da dove arriva lei?

UOMO 1

Da Genova

LUCA CHIANCA

E non poteva prendere il treno, per venire a Roma?

UOMO 1

Il treno? Eh no, ci mette di meno!

LUCA CHIANCA

Quanto ci mette?

UOMO 1

50 minuti.

LUCA CHIANCA

Contro?

UOMO 1

Contro 4 ore penso, 4 ore e qualcosa.

LUCA CHIANCA

Lei da dove arriva?

UOMO3

Da Ancona!

LUCA CHIANCA

Non le conveniva il treno per Roma?

UOMO3

No! Direi di no!

LUCA CHIANCA

Perché?

UOMO3

Perché è più rapido il collegamento con l'aereo.

LUCA CHIANCA

Da dove arriva?

UOMO4

Da Torino.

LUCA CHIANCA

Ma non le conveniva il treno?

UOMO4

No non mi conveniva, perché ho fatto una ricerca e ho visto che la differenza è poco in confronto alle ore di viaggio.

UOMO 5

Torino è un posto scomodo per il treno, perché non c'è l'alta velocità e devi passare da Milano e allunghi, se ci fosse una linea diretta prenderei più il treno dell'aereo.

LUCA CHIANCA

Se ci fosse un Tav o un Eurostar veloce?

UOMO 6

Beh, può darsi, ma se ci fosse, da Torino proprio poi non c'è proprio!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

In Spagna hanno 10 ministeri in meno rispetto a noi. Questo ne raggruppa 3: sviluppo, trasporti e infrastrutture. Ci riceve il segretario generale.

GIOVANNA BOURSIER

Quanto ci avete messo a fare la linea Madrid Barcellona?

FERNADO PALAO – MINISTERO DEL FOMENTO

Circa 12 anni, da quando si è pensato il progetto a quando è entrato in servizio. Ci sono state un po' di complicazioni... Siamo progrediti gradualmente. All'inizio si arrivava solo fino a Saragoza, poi è stato prolungato fino a Lerida, poi a Taragona, e per ultimo, da un mese, fino a Barcellona. Invece la linea Madrid Siviglia l'abbiamo fatta tutta in 4 anni.

GIOVANNA BOURSIER

E quanto è costata?

FERNADO PALAO – MINISTERO DEL FOMENTO

La linea per Barcellona 7 mila milioni di euro.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Dal '92 da Madrid si va a Siviglia in 2 ore e mezza. 500 chilometri costo 100 euro. Milano Roma sono 630 chilometri ma ci vogliono 2 ore di più. Ma come avete fatto?

FERNADO PALAO – MINISTERO DEL FOMENTO

E' una scelta politica quella di mettere il 50% degli investimenti nel trasporto ferroviario, perché crediamo che sia quello più sostenibile dal punto di vista ambientale. Stiamo inaugurando anche la linea di Valladolid, più o meno a 200 chilometri da qui, che significa l'apertura dell'Ave anche al nord. E si sta anche pensando al Madrid Lisbona, e eventualmente al prolungamento con la frontiera francese per connettersi con l'alta velocità in Francia.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Entro il 2020 le linee ad alta velocità copriranno tutta la Spagna e si prolungheranno fino al Portogallo e alla Francia. Con una riduzione dei voli interni.

FERNADO PALAO – MINISTERO DEL FOMENTO

Le compagnie hanno stimato una perdita del 30% del loro traffico. Fra i 400

e i 600 chilometri c'è un'ottima possibilità per fare concorrenza all'aereo.

GIOVANNA BOURSIER

Perché gli spagnoli riescono a fare un treno Barcellona Madrid che ci mette 2 ore e mezza. Da noi non abbiamo l'alta velocità nemmeno tra Torino e Milano, perché in Spagna ci riescono e noi non ci riusciamo?

ALESSANDRO BIANCHI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Mah guardi io farei più paragone con la Francia e non con la Spagna. Le dico perché: perché la Spagna in realtà sta vivendo, ha vissuto negli scorsi 15/20 anni una fase diciamo di espansione della propria società e quindi anche del proprio territorio, delle proprie opere, delle proprie infrastrutture, post franchista, non differente da quella che ha avuto l'Italia nel dopoguerra.

GIOVANNA BOURSIER

Cioè uno deve avere il franchismo?

ALESSANDRO BIANCHI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Le sto dicendo che gli anni della ricostruzione in Italia sono stati anni nella quale come dire la fame che questa società aveva di ricostruire il proprio territorio, di creare nuove condizioni insediative, quindi costruire case, costruire strade, aeroporti e ferrovie, ha portato a fare velocemente, in 20 anni, abbiamo fatto moltissime cose.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Quello che abbiamo capito che per tornare a fare progetti sensati, realizzarli in tempi ragionevoli a prezzi non esorbitanti dovremmo tornare alla fame. Non è una bella prospettiva! Intanto a Viterbo per far marciare questi treni impresentabili il sindaco dice bisogna prima ingrandire l'aeroporto... La stessa cosa sulle colline del senese prima bisogna ingrandire un terminal che perde soldi, la stessa cosa vale per Grosseto. Questo perché gli aeroporti devono farsi concorrenza fra loro. Gli scali commerciali aperti al traffico passeggeri in Italia sono 45, ma i dati dicono che un aeroporto rende soltanto quando riesce ad avere almeno 1 milione di passeggeri l'anno. Soltanto in 21 ci arrivano. Foggia per esempio non arriva a 10.000 passeggeri l'anno e Taranto ha 16 passeggeri l'anno, fonte Enac. Ma chi pianifica il sistema?

STEFANO PALEARI – ICCSAI – CENTRO INT. STUDI AVIAZIONE

Direi che una pianificazione coordinata vera e propria non è esistita. Con la liberalizzazione europea in qualche modo ogni aeroporto si è fatto carico di una propria imprenditorialità. C'è stato uno sviluppo diciamo un po' disordinato.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Cominciamo dall'alto dello stivale: a Torino c'è Caselle, con 3 milioni e mezzo di passeggeri, poi Cuneo, 23 mila passeggeri l'anno, poi Biella che ha solo 100 passeggeri l'anno. Ma vuole diventare un po' più grande, sempre per pareggiare i conti visto che è in perdita.

GIAMPIERO MARAFANTE – DIRETTORE AEROPORTO DI BIELLA

Portare adesso i libri in tribunale o decidere che ci si è stufati o anche solo ridurlo alla sola attività di aeroclub sarebbe perdere un'occasione visto che la diversificazione, io ritengo, che possa essere una carta giusta in questo momento, in cui i microjet per i businessmen cominciano a prendere una piega che 5 anni fa non avevano, perché il mondo sta andando verso i microjet.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

A 70 chilometri da Biella c'è Malpensa ad altri 70 c'è Linate. Per arrivare a Malpensa da Torino ci vogliono 3 ore, da Bergamo 2 e mezza. Sulla tangenziale la storia è sempre la stessa. La bretella che doveva collegare l'aeroporto all'autostrada non l'hanno mai fatta. Il Malpensa Express, che ci mette 40 minuti, parte solo da Milano Cadorna. Ce ne sono 36 al giorno. Per avere un'idea: fra Francoforte e il suo aeroporto ce ne sono più di 100. Da Milano, con Linate a due passi, che senso ha Malpensa?

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Malpensa è un grande investimento del paese, abbiamo speso 800 e più milioni di euro noi e altrettanti la Sea, anzi di più, per fare un grande aeroporto internazionale. Le 2 condizioni sono: trovare traffico, e si può trovare, però rivedere i rapporti con Linate. Non è pensabile che io da tutta Italia vado a Linate e poi per andare a prendere un aereo intercontinentale devo andare a Malpensa. Anche se oggi mi dicono ci si metterà 30 o 40

minuti.

GIOVANNA BOURSIER

Solo da Milano 30-40 minuti?

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Solo da Milano.

GIOVANNA BOURSIER

Tutto il resto lo fai con bretelle che non sono mai state fatte, code sull'autostrada...

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Esatto. Allora il problema è portare in aereo la gente là dove poi prosegue il viaggio. Ma questo significa chiudere Linate o comunque limitarlo di molto, e poi ovviamente anche come dire limitare la crescita di Bergamo, di Venezia, di Bologna, problema grave perché fare questo significa come dire accettare una logica che non è più quella municipalistica che domina in Italia ma una logica di sistema nazionale.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

A Bergamo c'è Orio al serio, il sesto d'Italia con quasi 6 milioni di passeggeri. E' diventato grande con le low cost . Ma a far concorrenza c'è anche Brescia, a soli 50 chilometri, ma di passeggeri ne ha solo 200 mila. Perde ma dovrebbe far sistema con Verona, a 70 chilometri, 3 milioni di passeggeri. Dopo 50 chilometri c'è Vicenza: militare aperto al traffico civile, si e no 500 passeggeri l'anno. La società di gestione è pubblica e ovviamente in rosso. Anche qui vogliono ampliare. Poco lontano c'è Treviso inaugurato un anno fa per far sistema con Venezia, da cui dista solo 30 chilometri. Molto spesso 30 chilometri di coda.

GIOVANNA BOURSIER

Ma anziché fare Treviso non si potevano fare i 30 chilometri del passante di Mestre così si faceva prima a venire qua e non c'era bisogno di fare altro aeroporto?

ENRICO MARCHI – PRESIDENTE AEROPORTO DI VENEZIA<

No perché avremmo dovuto probabilmente spendere più soldi per ampliare la nostra aerostazione di Venezia, tra poco faremo degli investimenti per ampliarla in ogni caso, penso però che avere 2 aeroporti vicini che operano secondo una logica di sistema sia il modo migliore di rispondere alla domanda di trasporto aereo da parte di tutti i passeggeri.

GIOVANNA BOURSIER

Ma lei non ne chiuderebbe neanche uno di aeroporto italiano, magari quelli in perdita?

STEFANO PALEARI – ICCSAI – CENTRO INT. STUDI AVIAZIONE

che nella misura in cui svolgono un servizio che è gradito ai cittadini e la crescita del 10% nel 2007 in qualche modo lo dimostra, perché mai dovrei sottrarre questo servizio?

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Il servizio va mantenuto perché la domanda cresce. Mancando infrastrutture ferroviarie veloci, cresce per forza.

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Noi siamo un paese fatto così. Speriamo che nei prossimi mesi ci sia qualcuno che prenda il coraggio a due mani e dica che la rete aeroportistica italiana è basata su non più di 15 o 18 aeroporti veri, tutti gli altri sono aeroporti regionali utili per altre cose non per il traffico commerciale.

ALESSANDRO BIANCHI – MINISTRO DEI TRASPORTI<

Ci siamo resi conto di questa situazione già all'inizio del mandato 2 anni fa, abbiamo avviato subito un'operazione di Piano nazionale degli aeroporti. Tenga conto abbiamo impegnato circa 1 miliardo solamente tra il 2000 e il 2006 di fondi comunitari. Questo non pensando che a 50 chilometri ce n'era un altro, a 200 un altro ancora. Il piano degli aeroporti serve esattamente a questo qui.

GIOVANNA BOURSIER

Ma chi ci deve pensare che a 50 chilometri c'è un altro aeroporto?

ALESSANDRO BIANCHI – MINISTRO DEI TRASPORTI <

Ci deve pensare esattamente il ministero dei trasporti.

GIOVANNA BOURSIER

Cioè lei?

ALESSANDRO BIANCHI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Si. Ovviamente è quello che sto cercando di pensare.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Chi deve fare un piano nazionale trasporti è caduto, chi c'era prima non lo ha mai fatto, vedremo cosa farà il nuovo che arriva. Intanto però abbiamo allargato gli aeroporti. Ognuno il suo, sotto casa. In Emilia, oltre a Bologna, ce ne sono altri 3. Questo è Parma, poco più di 100 mila passeggeri l'anno.

GIOVANNA BOURSIER

Ma ci vola qualcuno su questo aeroporto?

PAOLO CERINO – AREA TERMINAL AEROPORTO DI PARMA

Beh, stanno cominciando a volare sempre più persone, questo possiamo dirlo con certezza, i numeri sono numeri. Nel 2007 a gennaio del 2007 hanno volato 8.597 passeggeri, nel gennaio 2008 23.147.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Come sempre, la società di gestione è a maggioranza pubblica ed è in rosso. Guadagna a Bologna, 100 chilometri a sud, ma perde a Forlì, a 70 chilometri da Bologna. E' il deserto, ma dicono che d'estate il traffico aumenta. La società di gestione si chiama Seaf, e stanno cercando di privatizzare. Solo negli ultimi 6 anni adeguarsi alle normative sulla sicurezza è costato 17 milioni di euro.

GIOVANNA BOURSIER

Tutti questi soldi qua non varrebbe la pena di spenderli solo su un aeroporto e casomai migliorare strade e infrastrutture perché tutti possano raggiungere velocemente Bologna?

RODOLFO VEZZELLI – DIRETTORE AEROPORTO DI FORLÌ

Ma guardi questa è una corrente di pensiero che sicuramente capisco, eccetera, però teniamo conto del fatto che gli aeroporti hanno comunque delle limitazioni, compreso quello di Bologna. Cioè voglio dire, dove sta la crescita poi? Oggi come oggi come oggi gli aeroporti però sono uno strumento di sviluppo economico per i vari territori, questo qui non si discute. È chiaro che si creano le sovrapposizioni del traffico.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

A proposito di sovrapposizioni, a 50 chilometri c'è anche Rimini, che però è in attivo. D'estate porta qui i turisti dall'est e dal nord Europa.

GIOVANNA BOURSIER

Lei sa dirmi quanto costa il sistema aeroportuale italiano allo Stato? Quanto si spende per tutti questi aeroporti?

ALESSANDRO BIANCHI – MINISTRO DEI TRASPORTI

No, non lo so, non saprei neanche bene come andare a attribuire in termini di costo. Però se lei lo vuole sapere magari metto giù 4 conti, è anche possibile. I canali sono infiniti, come capisce, ci stanno i soldi che vanno per costruire gli aeroporti per esempio o le aerostazioni, ci sono quelli per gli oneri di servizio pubblico, ce ne sono a non finire, possiamo provare a farlo.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

In Spagna i conti li hanno già fatti. Gli aeroporti sono tutti pubblici e non costano niente allo Stato. La pianificazione la fa il Ministero con un'unica società che gestisce e controlla tutti gli aeroporti. Si auto finanzia e il bilancio è positivo.

FERNANDO PALAO – MINISTERO DEL FOMENTO

Gli aeroporti dello stato sono 47. Il ministero non mette un solo euro negli investimenti aeroportuali. È la società di gestione che finanzia tutti gli investimenti, sia dei grandi aeroporti che dei piccoli, e con le tariffe che si applicano alle compagnie aeree.

GIOVANNA BOURSIER

E i bilanci dei vostri aeroporti sono tutti in salute?

FERNANDO PALAO – MINISTERO DEL FOMENTO

C'è una sola società di gestione e presenta un suo bilancio consolidato... Che è abbastanza solido. Certamente ci sono aeroporti che guadagnano e altri meno, ma si tengono in vita per garantire la connettività del territorio.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La Spagna è più grande dell'Italia ma il numero degli aeroporti è più o meno

lo stesso. La differenza sta nella pianificazione, e così non trovi un aeroporto che sta a 40 chilometri da un altro.

FERNANDO PALAO – MINISTERO DEL FOMENTO

Qui ho le relazioni: Madrid muove 52 milioni di passeggeri, nell'anno passato, Barcellona ne muove 32, Palma di Maiorca 23, Malaga ne muove 13, questi sono i grandi, poi c'è Siviglia 4,5, Bilbao 4,3, Tenerife 4,16, questo vuol dire che il traffico si suddivide fra tutti.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Qui ogni aeroporto muove milioni di passeggeri. Cosa succederebbe se un privato volesse aprire un aeroporto in una zona che ha molta attrattiva turistica?

FERNANDO PALAO – MINISTERO DEL FOMENTO

Primo bisogna vedere se è compatibile con gli altri aeroporti che ci sono intorno, secondo bisogna calcolare se ha reali possibilità di sviluppo. Dopo di che ci vuole la valutazione d'impatto ambientale da parte del Ministero dell'ambiente, che garantisca che non si stanno compromettendo sistemi ecologici in modo irrecuperabile.

GIOVANNA BOURSIER

La Via la fate sempre?

FERNANDO PALAO – MINISTERO DEL FOMENTO

Certo, assolutamente.

FERNANDO PALAO – MINISTERO DEL FOMENTO

Perché è una legge Europea. Prima di fare un'infrastruttura dei trasporti la devi subordinare alla valutazione d'impatto ambientale!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Questo è l'aeroporto di Madrid è uno dei più grandi aeroporti d'Europa. Ogni giorno dalle 4 piste atterrano e decollano 1300 voli. Ci lavorano 45 mila persone, gli abitanti di una città come Cuneo. Questo terminal è appena stato inaugurato. Il soffitto è fatto con canne di bambù, così non hanno tagliato alberi. Si raggiunge in 20 minuti di metropolitana dal centro città.

MIGUEL ANGEL OLEAVA - DIRETTORE AEROPORTO DI MADRID

Il terminal, le 2 piste, il satellite, più la torre di controllo, e la centrale elettrica, è costato 6 mila milioni di euro.

GIOVANNA BOURSIER

Chi paga?

MIGUEL ANGEL OLEAVA - DIRETTORE AEROPORTO DI MADRID

Si paga attraverso quello che incassiamo con i passeggeri e le compagnie aeree.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

L'altro grande aeroporto spagnolo è Barcellona. Da qui si vola in Messico, Argentina, Africa e Europa. Nel 2007 ha avuto 33 milioni di passeggeri e contano di raddoppiarli entro il 2025. Il prossimo anno inaugureranno un nuovo terminal per 8.500 passeggeri l'ora.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Siete in concorrenza con Madrid?

FERNANDO ECHEGARAY- DIRETTORE AEROPORTO DI BARCELLONA

No, perché abbiamo 2 traffici perfettamente compatibili, e fra noi c'è anche il ponte aereo più grande del mondo. Vede tutti i 47 aeroporti spagnoli funzionano in rete, uno alimenta l'altro e viceversa.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Abbiamo visto che In Spagna c'è una sola società di gestione per tutti gli aeroporti, si chiama AENA ed è pubblica, come sono pubbliche le società di gestione di tutti gli aeroporti europei. Si mantiene con le attività degli scali, ha un unico bilancio consolidato e è in attivo, e le perdite di alcuni vengono assorbite dagli utili degli altri. E quindi non pesano sul contribuente. In Italia, secondo i 4 conti che ci ha inviato il ministero dei trasporti nel 2007 sono usciti 70 milioni di euro in infrastrutture. Senza contare quello che ci hanno messo le regioni, gli enti locali e i privati. Nonostante questo i conti non tornano mai. E il perché lo vediamo dopo la pubblicità.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Allora stavamo parlando di aeroporti come guadagna un aeroporto? Con i servizi che pagano le compagnie ogni volta che atterrano e decollano, per il parcheggio, per la sicurezza, per tutti i servizi a terra. Quindi più voli ho e

meglio sta. In Spagna abbiamo visto che gli aeroporti sono in rete, non si fanno concorrenza fra loro, e guadagnano. Da noi, siccome non c'è una pianificazione, ognuno va per conto suo, e gli aeroporti per sopravvivere si rubano passeggeri e rotte, e succede che in alcuni casi la società di gestione per far quadrare i conti danno incentivi alle compagnie pur di attirare traffico sul loro aeroporto. Sarebbe vietato dalle normative europee. Ryanair vola su 23 aeroporti italiani. Per esempio la società di gestione dell'aeroporto di Pisa che sconto gli fa quando atterra lì?

PIER GIORGIO BALLINI – AMMINISTRATORE DEL. AEROPORTO DI PISA

Quanto non glielo posso dire perché questi sono aspetti societari.

GIOVANNA BOURSIER

Ma quanto gli date all'anno?

ENRICO MARCHI – PRESIDENTE SAVE – VENEZIA

Gli diamo in relazione al numero dei passeggeri, al numero dei voli.

GIOVANNA BOURSIER

La cifra non me la dice?

ENRICO MARCHI – PRESIDENTE SAVE – VENEZIA

Di solito le aziende non parlano dei lati riservati dei propri clienti. E siccome anche gli aeroporti sono delle aziende come tutti gli altri.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

I contratti sono riservati. Infatti dal sito della società di gestione Aeroporti di Roma è scomparso questo documento. È lo schema con gli incentivi che Ciampino offre ai vettori. Il contributo è sui passeggeri. Sui voli nazionali 1 euro a passeggero, su quelli internazionali si arriva fino 5,30 euro. Qui dice 2milioni di passeggeri l'anno, 25 internazionali al giorno, farebbe 10 milioni l'anno che la società di gestione da al vettore, in questo caso Ryanair.

GIOVANNA BOURSIER

Sono giusti questi conti?

PETER SHERRARD – RYANAIR

Non so, beh adesso non so i conti esatti, ma se sono su internet sono certamente giusti. Può chiederli all'aeroporto, provi a chiedere un appuntamento... Se poi non glieli vogliono dare, è un loro diritto!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

In Sardegna l'aeroporto paga a Ryanair la pubblicità.

UMBERTO BORLOTTI – DIRETTORE AEROPORTO DI ALGHERO

Io investo in pubblicità e tu sei il mio strumento di pubblicità. Perché tu hai un sito su 40 milioni di passeggeri, hai la stampa, sei conosciuto, io mi presento al mercato utilizzando il tuo veicolo pubblicitario, misuro la tua efficienza pubblicitaria dal ritorno di passeggeri che ho.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

In sostanza la compagnia chiede all'aeroporto una copertura sui costi per portare lì i suoi aerei. E quando l'aeroporto è pubblico i fondi sono pubblici.

ALESSANDRO BIANCHI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Allora tutto questo, voglio dire, ha poco a che fare con quello con cui si riempiono quasi sempre la bocca, che sono l'imprenditoria privata, che arriva e che fa miracoli, non è così.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Nel 2001, Air France ha denunciato all'Unione Europea l'aeroporto belga di Charleroi dicendo che dando incentivi favoriva Ryanair. La Commissione indaga e nel 2004 condanna il governo vallone, proprietario di Charleroi, a pagare oltre 1 milione di multa per aiuti di stato non leciti, e Ryanair a restituire 4 milioni di contributi.

PETER SHERRARD – RYANAIR

Abbiamo fatto ricorso e siamo molto fiduciosi visto che quel che dice la Commissione sugli aiuti di stato non sta in piedi perché sarebbe obbligata a provare che l'aeroporto non ha agito come un buon investitore privato.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

L'Europa dice che gli incentivi li puoi dare solo nella fase di avviamento di un aeroporto e se agisci come un imprenditore privato che fa un investimento proficuo. Adesso indagano su Alghero, che è pubblico. Avrebbe dato milioni di euro a Ryanair perché facesse voli con Londra, Francoforte e Barcellona e gli avrebbe scontato anche le tariffe normalmente richieste per le rotazioni

dei Boeing.

GIOVANNA BOURSIER

È vero o non è vero?

UMBERTO BORLOTTI – DIRETTORE AEROPORTO DI ALGHERO

Allora Ryanair ha avuto dal 2000, dato di attivazione, N milioni di euro.

GIOVANNA BOURSIER

Quanti?

UMBERTO BORLOTTI – DIRETTORE AEROPORTO DI ALGHERO

Globalmente? Circa sui 9 milioni. Va bene? In tutti gli anni. L'aeroporto ha avuto un ritorno su questo investimento di circa 2 milioni e mezzo di passeggeri.

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

Il punto è che noi abbiamo in corso istruttorie, in particolare su Alghero, perché ci sono state segnalate come dire la violazione non della normativa comunitaria se non nel punto relativo a mancata pubblicità. Quando si danno i contributi si deve fare un bando e si deve chiedere a tutti quelli che sono sul mercato se sono disponibili a quelle condizioni.

PETER SHERRARD – RYANAIR

Ma non c'è ragione per fare bandi pubblici! Non ha senso fare bandi, c'è il libero mercato e gli aeroporti devono competere tra loro per fare affari con le compagnie.

UMBERTO BORLOTTI – DIRETTORE AEROPORTO DI ALGHERO

Ciampino o gli altri non fanno delle gare. Sono dei privati perché hanno un capitale privato. Ma anche il pubblico si può comportare come privato. Cioè non è vietato!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La differenza è che quando sei pubblico e non fai un buon investimento a risanare sono i soldi dello Stato. Deciderà la Commissione europea. In Puglia secondo questa informativa adesso Ryanair promuove sul suo sito le mete pugliesi e per questo intascherà altri contributi.

DOMENICO ASSARA – PRESIDENTE AEROPORTO PUGLIA

Certamente devo dire un vettore che vuole arrivare a Londra caspita che deve pagare! Un vettore che deve arrivare Taranto, dove pochi chiedono di andare e pochi chiedono poi di ripartire, probabilmente se qualcuno vuole quel volo per qualche destinazione deve pagare lui.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Ma se un aeroporto fa girare 1000 passeggeri l'anno che senso ha?

VITO RIGGIO – PRESIDENTE ENAC

L'aeroporto nella sua prima fase dello start up legittimamente può dare dei contributi purché siamo limitati nel tempo e servano a fare crescere. Poi una volta cresciuto naturalmente cessano.

GIOVANNA BOURSIER

Da quando a quando dura questo contratto?

UMBERTO BORLOTTI – DIRETTORE AEROPORTO DI ALGHERO

Può durare fino all'infinito!

PETER SHERRARD – RYANAIR

Beh dipende, normalmente preferiamo i contratti lunghi che sono una garanzia per una crescita maggiore.

GIOVANNA BOURSIER

Per esempio?

PETER SHERRARD – RYANAIR

Possono durare 5, 10, 15 o anche 20 anni.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Non si può chiamare contributo allo start up un contratto che dura all'infinito, anche perché per aiutare chi parte svantaggiato i contributi pubblici ci sono già.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Anche ad Alghero, che perde circa 1 milione l'anno, la Regione dà un contributo e loro lo girano a Ryanair pagandogli il costo della pubblicità. In qualche modo il biglietto low cost, il contribuente lo ha pagato in anticipo.

ALESSANDRO BIANCHI – MINISTRO DEI TRASPORTI

Non è vero che con 15 euro quanto è si può andare a Londra, non è vero, ci vogliono di più, al costo puro, allora se lo faccio così significa che qualcuno

mi risarcisce dall'altra parte.

GIOVANNA BOURSIER

Cioè lo stato o l'ente pubblico?

ALESSANDRO BIANCHI – MINISTRO DEI TRASPORTI

L'ente pubblico, si...

PETER SHERRARD – RYANAIR

Non fraintendiamo, lì è una questione di mercato: se i costi di Alghero fossero più alti noi non ci saremmo andati, saremmo andati in un altro aeroporto. Noi stiamo sviluppando traffico a costi bassi, portiamo masse di turisti. Quindi è un beneficio per l'aeroporto, perché non è più vuoto, e per la Regione perché ha turisti che prima non aveva.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

I turisti non arrivano se non ci sono i voli, e i voli li deve pagare il contribuente. Torniamo in Spagna. Ryanair vola anche sull'aeroporto di Madrid.

GIOVANNA BOURSIER

Ma Ryanair non vi chiede sconti?

MIGUEL ANGEL OLEAVA - DIRETTORE AEROPORTO DI MADRID

No, qui non ha nessuno sconto. Noi non paghiamo le compagnie, sono loro che pagano noi.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

E a Barcellona date incentivi?

FERNANDO ECHEGARAY- DIRETTORE AEROPORTO DI BARCELONA

Noi non finanziamo né sovvenzioniamo alcuna compagnia aerea. È assolutamente proibito dall'Unione Europea. È una pratica assolutamente irregolare e quindi noi come gestori dell'aeroporto non possiamo portarla avanti.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Insistendo molto però si scopre che Ryanair anche in Spagna prende gli incentivi. Non dalla società di gestione, che è una sola ed è pubblica, ma dagli enti locali. Ce lo scrive il ministero del Fomento, quel ministero che raggruppa sviluppo, infrastrutture e trasporti, tanto perché la mano destra sappia sempre cosa fa la sinistra. Cosa ci scrive il Ministero: che è una pratica non ufficiale e poco trasparente, cioè pagano di nascosto e succede in aeroporti molto piccoli come Girona, Leon, nelle Asturie e Minorca. Ryanair invece da noi gli incentivi li prende anche da quegli aeroporti che fanno traffico come Venezia, Ciampino o Pisa. Sempre Ryanair in questi giorni ha chiesto la revoca del prestito ponte fatto dallo stato ad Alitalia perché è un aiuto di stato e quindi viola le regole della concorrenza. Come dire che a volte il bue dice cornuto all'asino.