

26.11.2007 www.lastampa.it

L'Italia degli aeroporti inutili

Gli scali sono 101: a Taranto sei voli e sedici passeggeri in un anno

Aeroporti di condominio, dietro l'angolo. Nell'Italia dei mille campanili **tutti vorrebbero atterrare vicino a casa e per questo motivo sfornano progetti a ripetizione, fanno lobbying, chiedono soldi**. Manca una vera programmazione nazionale, il numero degli scali rischia di crescere in maniera incontrollata. In Sicilia, nonostante a metà 2008 entri in funzione Comiso, il sesto aeroporto dell'isola (40 milioni di spesa per un bacino di traffico che al massimo arriverà a 3-400 mila passeggeri l'anno), ci sono Messina, Agrigento, Enna che premono per averne uno tutto loro. I più testardi sembrano gli agrigentini che nonostante la bocciatura dell'Enac (Ente nazionale aviazione civile) hanno già predisposto un progetto di fattibilità e recuperato i primi 35 milioni di euro. Fondi concessi in gran parte dalla Regione Sicilia e solo in minima parte dai privati.

Nel Lazio dopo mesi di tira e molla per scegliere un'alternativa a Ciampino, la disputa tra Frosinone e Viterbo sta per risolversi all'italiana: via libera a entrambi, a Viterbo il terzo scalo riservato ai low cost, a Frosinone il quarto - più piccolo - con i soldi della Regione. A Siena, tra mille proteste, Comune, Camera di Commercio e Banca Montepaschi stanno pensando di ristrutturare lo scalo di Ampugnano: spesa prevista 70 milioni per un traffico che solo nel 2020 potrebbe arrivare a sfiorare i 500 mila passeggeri. Come? Non si sa, perché a detta dei tecnici sulla nuova pista non riusciranno ad atterrare nemmeno i piccoli Atr. Poi ci sono i piani di potenziamento delle strutture già autorizzate: da Aosta a Biella, da Parma a Treviso, da Caserta a Brindisi è tutto un fiorire di progetti. Nessun beneficio Ufficialmente gli aeroporti civili italiani sono 101, e di questi ben 45 sono aperti al traffico commerciale.

**Ma solamente 21 superano la soglia del milione di passeggeri l'anno, sotto la quale stando agli esperti si lavora in perdita.** Appena 19 scali sono serviti dall'Alitalia, tutti gli altri vivacchiano grazie a compagnie minori e vettori low-cost, che magari assicurano anche volumi importanti di traffico ma in cambio pretendono tariffe scontatissime. **Insomma, i piccoli aeroporti sono più un costo che un beneficio. Non solo, ma contribuiscono a disperdere finanziamenti, richiedono una mole considerevole di altre spese a carico delle casse pubbliche (dalla viabilità accessoria ai nuovi parcheggi, dai servizi anti-incendio ai controlli doganali) e spesso si cannibalizzano uno con l'altro.** Come accade tra Rimini e Forlì. I casi più clamorosi degli ultimi anni sono quelli di Taranto (a fronte di una spesa di 100 milioni di euro nel 2006 ha visto transitare appena 16 passeggeri) e di Vicenza (dove l'anno passato s'è registrato un solo volo al giorno).

Altri 11 scali, però, non arrivano a 100 mila utenti e 9 stanno sotto il mezzo milione. Il grosso del traffico aereo nazionale, infatti, si concentra (giustamente) su pochi grandi poli: il sistema aeroportuale milanese (Malpensa, Linate, Orio al Serio) gestito dalla Sea svetta con 36,5 milioni di passeggeri, seguito da quello romano (Fiumicino+Ciampino) con 34,6, da quello veneto (Venezia-Treviso) con 7,6, da Napoli e Catania con poco più di 5 milioni passeggeri a testa. In vent'anni l'Italia ha investito ben 2,5 miliardi di euro in questo tipo di infrastrutture: 680 milioni su Fiumicino, 420 per Malpensa, mentre a tutti gli altri scali sono stati spalmati 550 milioni di euro di fondi dello Stato, 500 milioni di fondi Ue e 200 milioni messi a disposizione dalle Regioni.

«Spendiamo un sacco di soldi e poi abbiamo gli aeroporti più scassati del mondo - protesta un frequent flyer come il presidente dell'Enel, Piero Gnudi - all'estero invece ci sono dei veri gioielli, il nuovo aeroporto di Madrid, quello di Shanghai». Il governo nel dicembre 2006, in piena crisi Alitalia, ha annunciato un piano di riclassificazione per assicurare «un ordinato e coordinato sviluppo del sistema aeroportuale nazionale». Ma poi non se n'è saputo più nulla. «In realtà - spiegano all'Enac - in questo campo valgono solo le regole europee: quelli sopra i 5 milioni sono definiti aeroporti internazionali, chi resta sotto è scalo regionale. Una direttiva che non si può modificare a piacimento».

Dopo che il governo ha chiuso nel 2000 i rubinetti, e gli unici investimenti sono finiti al Sud (dove da 30 anni non si faceva nulla e molte aerostazioni erano al limite della decenza), lo Stato non effettua più investimenti in maniera diretta. In compenso Regioni, Comuni e Province non disdegnano di aprire i loro portafogli: per ragioni di prestigio, innanzitutto. L'incompiuta E mentre i piccoli si moltiplicano i grandi soffrono: il caso più eclatante riguarda Malpensa, l'eterna incompiuta. «Se guardiamo questo aeroporto dobbiamo fare un grande sforzo... di fantasia ovviamente, per immaginare tutto quello che dovrebbe esserci intorno e non c'è», lamenta Alberto Ribolla, ex presidente della Confindustria di Varese oggi consigliere d'amministrazione della Sea. Che difende lo scalo lombardo e chiede allo Stato di individuare alcune priorità, rafforzarle, farle crescere e poi semmai pensare alle strutture di secondo livello. «Anche in questo campo occorre investire sui "moltiplicatori" - spiega Ribolla - bisogna ripensare alla missione dei vari aeroporti e ricordarsi che una flotta ha sempre bisogno di portaerei, altrimenti viene distrutta».