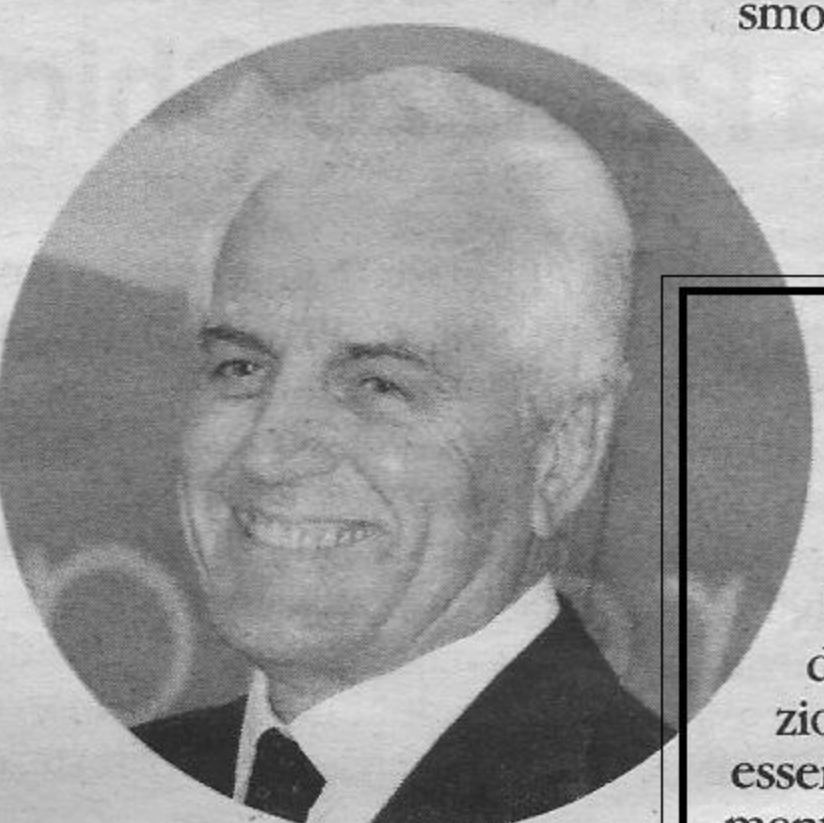
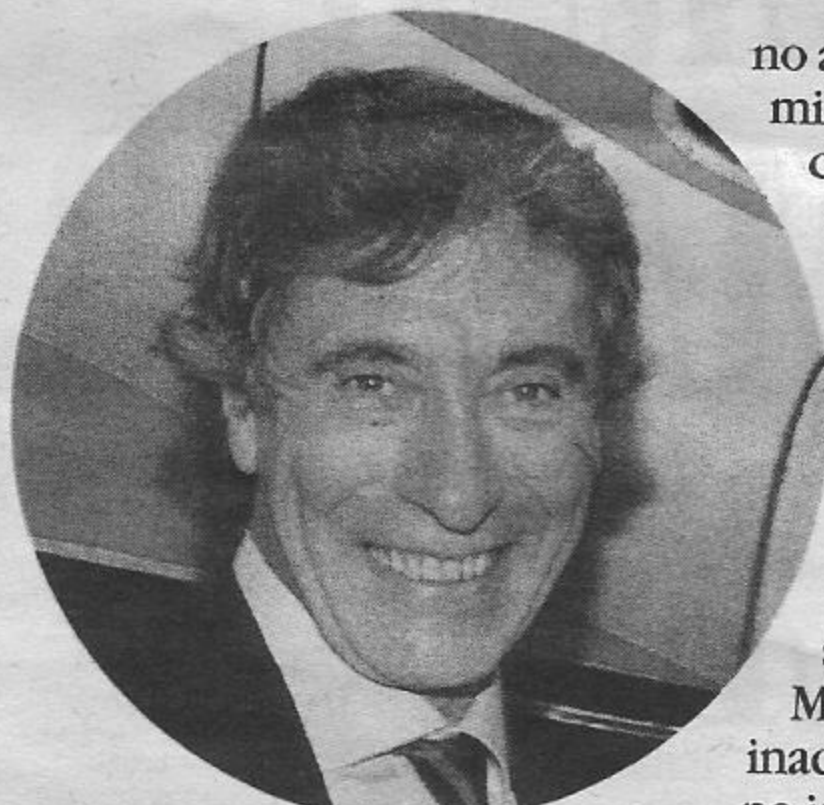




PORTI DIMENTICATI

gli annunci di un piano da 5 miliardi promessi però non sono mai arrivati



Il salotto buono degli scali Da sinistra in alto in senso orario Vito Riggio, presidente Enac, Giuseppe Bonomi presidente Sea, Gilberto Benetton, azionista di Aeroporti di Roma e Fabrizio Palenzona, presidente di AdR

no al 2020, con una media di 15 mila posti l'anno. Magnifico. A chiacchiere, perché dopo 12 mesi, di tutto ciò non c'è traccia. Ed è un vero peccato perché persi i grandi gruppi industriali, persa la sfida delle telecomunicazioni e della finanza, tra le poche cose che ancora questo povero paese conserva ci sarebbe il turismo. Ma un turismo con aeroporti inadeguati è una contraddizione in termini, senza il potenziamento degli scali anche il turismo è destinato a languire.

Il raddoppio mancato

SECONDO uno studio elaborato congiuntamente dalle società di consulenza Kpmg, OneWorks e Nomisma e consegnato a Vito Riggio, presidente dell'Enac (l'ente per l'aviazione civile), l'Italia potrebbe essere interessata da un incremento sensazionale del traffico aereo, addirittura un raddoppio dei volumi entro il 2030. A patto, però, avvertono i consulenti, che sia "messa in campo un'offerta di infrastrutture aeroportuali adeguata". A patto, cioè, che si investa bene e senza sprechi sugli aeroporti. A un anno dall'happening di villa Madama,

però, degli investimenti vagheggiati non si ha notizia. Anzi, si ha notizia del contrario e cioè che tutti i programmi sono fermi. E per il "governo del fare" anche questa è una bella medaglia al merito.

Il fatto è che all'interno del governo non riescono a trovare una posizione unica e chiara sulla faccenda e poi, circostanza per niente secondaria, non è chiaro neppure chi paga e come. Il presidente di Fiumicino e Assaeroporti, Palenzona, ha fatto pressioni sul governo perché fosse introdotto una specie di meccanismo in due tempi. Parte

li nei 18 mesi successivi avrebbero poi avviato la discussione con l'ente dell'aviazione civile per stipulare i "contratti di programma", cioè accordi su interventi e investimenti non più promessi, ma vincolanti, scritti nero su bianco, verificabili sulla base di un monitoraggio costante.

Gli incrementi tariffari richiesti erano di 3 euro a biglietto per gli aeroporti con più di 10 milioni di passeggeri all'anno (cioè Roma e Milano), 2 euro per gli scali tra 5 e 10 milioni e 1 euro per tutti gli altri. I gestori di quegli scali che gli investimenti li avevano già fatti in autofinanziamento, cioè soprattutto con soldi propri e con le banche, tipo Napoli e Pisa, storsero subito la bocca.

Idem le compagnie aeree rappresentate dall'Ibar che si sentivano ridotte al rango di esattrici conto terzi, tutte le compagnie, esclusa Alitalia partecipata dai Benetton azionisti di Fiumicino. Solo di recente e di fronte alla stasi dei programmi aeroportuali, l'Ibar ha fatto buon viso a cattivo gioco accettando senza entusiasmo gli eventuali aumenti tariffari a patto di poter dire la sua sugli investimenti.

Nonostante tutte queste perplessità, il ministro **Altero Matteoli** a suo tempo si precipitò a firmare il decreto che consentiva gli aumenti e il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) nella seduta del 6 novembre di un anno fa dette il suo assenso al piano aeroportuale. Poi, però, tutto si è perso nella palude. Il Cipe nella seduta successiva, quella che avrebbe dovuto ratificare il progetto, si rifiutò di rendere esecutiva l'operazione, che rispuntò di nuovo in un articolo della legge Finanziaria 2010, per inabissarsi rovinosamente nei mesi successivi.

Dicono che il ministro dell'Economia, **Giulio Tremonti**, sia poco o niente convinto di tutto l'affare e dicono perfino che la defenestrazione di **Alessandro Profumo** dall'Unicredit di cui

opere non si fanno

anziarie comparative costi-ricavi, che segnabbblico complessivo e per questa ragione stime sul traffico seranche il più semplice o le previsioni di do-nsentirebbero ai cit-tori) di confrontare ssima su cui passerà a una più economica erà moltissimo e di ciò si sia minimamen-elle scelte di priorità. la spesa è spartitoria neni razionalità eco-

consenso politico non supera certo la durata (residua) di una legislatura, e moltissime hanno durate superiori anche se realizzate secondo programma.

C'È UNA RAZIONALITÀ di fondo in questa follia: il funzionamento degli appalti nelle opere civili. La concorrenza funziona pochissimo e non solo in Italia: gran parte delle risorse devono essere reperite in loco (macchinari, cemento, inerti, parte della mano d'opera). Quindi vincono quasi sempre imprese nazionali, che in buona quota poi si sommano di imprese