

L'INCHIESTA Scali d'Italia

→ SEGUE DALLA PAGINA 27

È un fatto anzitutto matematico: un aeroporto, anche il più piccolo, costa quattro milioni di euro. La soglia che permette di ammortizzare questo costo fisso di gestione è di 40 mila movimenti aerei l'anno. Quantità raggiunta da appena dieci-dodici scali italiani. Conto che non spaventa i toscani, terra di rivalità, che provano a sostituire i campanili con le torri di controllo. Firenze, una delle città più conosciute e visitate del mondo, può accettare che lo scalo principale sia a Pisa? Il potere politico può accettare che di là dall'Appennino l'altra capitale "rossa", Bologna, abbia a Borgo Panigale cotanto aeroporto? Sia mai. Così da anni si mercanteggiano quei metri di pista che mancano per consentire un reale sviluppo internazionale al suo aeroporto di Peretola. «Serve la pista di rullaggio», si è detto per anni, per consentire agli aerei maggiori per stazza e capienza di poter decollare. Adesso sembrano bastare poche centinaia di metri. Ma dove, se la pista si conclude a ridosso dell'autostrada (e già una volta un aereo finì in mezzo alle macchine)? È tema di campagna elettorale, visto che si vota per eleggere il sindaco: «Giriamo la pista», dice quel candidato, «e facciamola parallela alla strada». «Meglio in diagonale», risponde l'altro. Meglio Pisa, direbbe il buon senso. Dove il decollo è verso il mare, quindi a minor impatto sugli abitanti. E dove i passeggeri sono quattro milioni l'anno (il doppio rispetto a Firenze) e ne fanno il nono aeroporto italiano. Di una logica sinergia si parla da anni, invano.

SESSANTA CHILOMETRI più a sud c'è Siena, c'è il Monte dei Paschi che vuole uno scalo di rango, mica quello scherzo di Ampugnano, che nel 2008 ha mosso 5.200 persone, dati di *Assaeroporti*: in media, 14 persone al giorno. La pista c'è, 1.340 metri, i soldi anche e Siena, in tutti i sensi, è un caso scuola: per la voglia di un aeroporto proprio - anche contro la volontà politica, visto che la Regione esclude questa possibilità - e per la novità di un intervento da subito privato. Volete lo scalo? Pagate. Non c'è calcolo collettivo dietro questa visione, ma se si fosse ragionato così, non ci sarebbero adesso 87 aeroporti in Italia. E non bisognerebbe tenere un centralinista all'aeroporto di Grosseto che alla domanda: scusi, che voli ci sono oggi, è costretto a rispondere: «D'inverno non si vola».

Nemmeno a Salerno si vola. Appena cinque mesi fa c'era anche la fanfara per il primo lancio commerciale, Costa d'Amalfi-Malpensa. A 50 chilometri di distanza c'è Capodichino, ma questo non ha spaventato gli investitori pubblici: 10 milioni di euro per riquilibrare uno scalo in disuso da decenni. E che forse lo sarà anche per i prossimi, per il totale disaccordo degli attori parte in causa: la Gan (Global aviation network), società di Fiumicino che organizzava i voli di linea, contesta alla Orion Air, compagnia low cost spagnola alla quale la Gan si è rivolta per il noleggio degli aerei, i continui disservizi e ritardi, che avrebbero stancato in fretta i passeggeri. E rimprovera ai politici locali, che tramite un consorzio partecipano alla gestione, di essere venuti meno alle promesse di incentivi fiscali e «di non aver speso nemmeno un euro per pubblicizzare le nuove tratte». Succede.



Aeroporto di Siena-Ampugnano

ALLE SEI DEL POMERIGGIO l'ingresso dell'aeroporto di Ancona è lugubre, una luce fioca annuncia una presenza nel bar al centro della grande sala. «Qui chiudono tutto, guardi sul blog del comitato per l'aeroporto». Il blog si è rianimato, in verità, perché proprio lunedì la Cai ha deciso di assicurare almeno i voli per Roma, mentre sono perduti i collegamenti con Milano, cari agli imprenditori marchigiani. Il Raffaello Sanzio è da proteggere per la popolazione e da blindare per gli amministratori del territorio: rinunciare è vissuto come un ridimensionamento, una testimonianza di sudditanza. Meglio tenersi lo scalo che alle sei di sera si spegne, fine dei programmi. lo schermo del tabellone delle partenze scuro

Campanili e torri di controllo

Nei cinquecento chilometri che collegano Milano a Pescara si trovano nove aeroporti, tutti di piccole dimensioni e copiosamente finanziati dallo Stato

come un televisore spento. Meglio vivere coi debiti: un milione e settecento mila euro il buco di gestione. Per favore, rimediate e pagate, viene detto agli Enti locali da Cai, la nuova compagnia che deve fare bilanci veri (e così lo Stato è comprensivo due volte: accollandosi la *bad company* e foraggiando queste pretese per far tacere i malumori locali). Altrimenti si chiude e sarebbe perfino un finale logico in questa strana storia dove per anni, ovunque, non è stato importante fare i conti, ma esserci. Perché, per dirla con l'ingegner Domenico Di Paola, presidente di Asaeroporti e di Aeroporti di Puglia, «l'aeroporto è uno status per il territorio e per i politici locali». E lui incarna ciò che dice, se è vero che Aeroporti di Puglia ha speso 10 milioni per Foggia, dove transitano 8.000 passeggeri l'anno. Forse perché nella stessa

regione si vola da Brindisi, Bari, Taranto, Lecce e nessuno accetta di declassare lo scalo. Insomma, la solita polverizzazione italiana, «situazione unica in Europa», lamentò l'ex ministro dei trasporti Alessandro Bianchi. Che ricevette la risposta dell'Aopa, un parasindacato che tutela l'aviazione in tutte le forme: «Lo sa che questi scali sono per gli Enti locali un serbatoio di posti di lavoro per raccomandati e amici?». Citava due esempi polari: Cuneo, vizioso, con 85 mila passeggeri l'anno, quindi circa 230 al giorno, che impiega 70 dipendenti e l'aeroporto di Saint Tropez, virtuoso, che serve la rinomata Costa Azzurra ed è gestito da 10 addetti.

LA MAMMELLA È SPREMUTA, Alitalia non esiste più, nella fusione con AirOne si sono persi 80 aerei e circa 640 voli, "assistenziali" per queste tratte diseconomiche, collegamenti che alimentavano la sopravvivenza dei piccoli scali ma che il mercato non chiedeva. Per questo Ancona è in crisi, e lo è Parma, sito in una linea immaginaria che da Milano a Pescara, in poco più di 500 chilometri, allinea 9 aeroporti. Un modello che rattrappisce il sistema, che non si sviluppa ma costa, e il prezzo lo paga il paese: Ancona nel 2007 è stato sovvenzionato con 27 milioni di euro, Pescara - un'ora più a sud - ne ha succhiati altri 7. Vito Riggio, presidente dell'Ente nazionale aviazione civile (Enac), che regola il trasporto aereo, accusa: «In Germania hanno contratto i voli sotto i 400 km per liberare spazio aereo e sviluppare gli aeroporti principali sul medio e lungo raggio. Noi intasiamo i cieli con voli da 200 km». Cai aiuterà giocoforza la razionalizzazione, o assisterà all'invasione delle compagnie low cost, che non hanno oboli da pagare. L'Inghilterra ha inventato l'aviazione e ospita centinaia di campi di atterraggio. Ma gli aeroporti veri e propri si contano sulle dita di una mano. E servono tutto il paese. Ma è un altro paese.

foto tam Tam