



In Calabria ci sono già tre aeroporti. Solo uno, quello di Lamezia Terme, potrà chiudere in positivo il suo bilancio. Anche quello di Reggio Calabria ha delle difficoltà economiche dovute allo scarso utilizzo da parte dei passeggeri.



Sul tavolo del governo c'è la relazione di istituti scelti apposta e voluta dall'ente nazionale dell'aviazione civile. Secondo questi dati, 24 scali italiani sono da chiudere: non hanno possibilità di sviluppo. La loro persistente apertura è solo un costo enorme per lo Stato.



Foto di Andrea Rossi / EIDON



Gli aeroporti in Italia Tanti piccoli scali spesso in competizione tra loro

Paese di scali-bonsai La relazione dell'Enac 24 sono da chiudere

In America, Obama l'ha fatto: via i fondi per quasi tremila aeroporti inutili. Da noi invece si continua a chiedere soldi per altre piste, anche dove il transito è di 12 persone al giorno

MARCO BUCCIANTINI

ROMA
mbucciantini@unita.it

Un giorno l'allora ministro dei trasporti Alessandro Bianchi (in carica nell'ultimo governo di centrosinistra) si rigirò fra le dita un appunto, arrivato da un sindacato del ramo. Nel foglio si citavano due esempi di gestione aeroportuale. Due situazioni "polari": a Cuneo transitavano 85 mila passeggeri l'anno, quindi circa 230 al giorno, e s'impiegavano 70 dipendenti. A Saint Tropez, lo scalo che serve la Costa Azzurra e riceve centinaia di migliaia di turisti, era gestito da 10 addetti.

Farsi l'aeroporto è una brutta abitudine - non solo italiana - che il clientelismo politico ha deformato. Per dirla con l'ingegner Domenico Di Paola, già presidente di Assaeroporti e di Aeroporti di Puglia, «l'aeroporto è uno status per il territorio e per i politici locali». Sapeva ciò che diceva, se è vero che Aeroporti di Puglia ha speso 10 milioni per Foggia, dove transitano 8 mila passeggeri l'anno. Uno dei 24 scali (insieme a Cuneo, per ripetere gli esempi menzionati) che il governo dovrebbe chiudere. È l'indicazione del piano per la riorganizzazione del sistema aereo nazionale, messo a punto da Norisma e altri, avallato dall'Enac, l'ente nazionale dell'aviazione civile. Questo rapporto doveva essere reso pubblico, ma è difficile parlarne a voce alta, perché molti amministratori dovrebbero rispondere di clamorosi abbagli e di altrettanti, milionari, sprechi.

Per farla breve è un fatto matematico: un aeroporto, anche il più piccolo, costa quattro milioni di euro l'anno. La soglia che permette di ammortizzare questo costo fisso di gestione è di 40 mila movimenti aerei (o 500 mila passeggeri). Quantità raggiunta da appena dieci-dodici scali italiani. Gli aeroporti italiani che sono abilitati al

traffico sono un centinaio. Questo provoca voragini di bilancio a carico degli enti locali, quindi del sistema-Stato. Che però non riesce a saziare le voglie campanilistiche. Anzi, si continua a inaugurare: a Salerno (o Pontecagnano, o Costa d'Amalfi: tre nomi per uno scalo), per il taglio del nastro venne anche la fanfara. Dopo la musica, niente, per mesi, nemmeno il mitico volo Salerno-Lourdes previsto nell'agosto del 2010, saltato all'ultimo momento. Non si fanno miracoli: nel 2011 sono transitati 24 mila passeggeri, ma si chiedono 40 milioni per allungare la pista. Verso cosa?

Eppure c'è chi ci crede: in Toscana, dove Pisa "tiene" e Firenze sopravvive a fatica con un terzo dei passeggeri della cittadina rivale, Siena pensa al suo, di aeroporto. Lo farebbero i privati, con il Monte dei Paschi: nel piccolo scalo vicino di Agnano scendono quattro mila persone l'anno (12 al giorno). Ci sono regioni con 8 scali, vicini anche 40 chilometri l'un l'altro. Ci sono posti (Tortoli, Grosseto) aperti solo d'estate e altri (Ancona, Perugia - dove sono finiti 42 milioni per il 150° dell'Unità d'Italia...) che sono aperti alcune ore al giorno: aeroporti part-time. Molti avrebbero grandi possibilità se fossero focalizzati (low cost, merci: futuro per Bergamo e Brescia), ma servirebbe una politica nazionale che non c'è.

Notizie lontane: non siamo soli al mondo. Negli Stati Uniti, Barak Obama, alle prese con un deficit colossale, ma mai quanto il nostro - ha dovuto estirpare gli scali bonsai. Se hanno un senso le somme stanziare per strutture come il JFK a New York o l'Hartsfield Jackson di Atlanta (90 milioni di passeggeri nel 2009), è sembrato insostenibile il miliardo di dollari e mezzo speso ogni anno per tenere in vita quasi tremila piste, dove in 12 mesi non era atterrato nemmeno un volo di linea. ♦

presidente Scopelliti ha sfidato l'autorità nazionale per il trasporto aereo: «Non si possono togliere ai calabresi gli scali di Crotona e Reggio, sono aeroporti di utilità sociale» il 25 gennaio, dopo che anche il ministro per lo Sviluppo Passera aveva paventato il declassamento di 2 scali calabresi su 3. La replica del presidente Enac Vito Riggio era ispirata alla tenerezza: «Mai sentito prima parlare di aeroporti 'socialmente utili'. In

Enac dividiamo gli scali in prioritari, cioè strategici e primari, gli altri sono complementari». Quelli prioritari sono gli hub, snodi, fondamentali, come Malpensa o Fiumicino. I primari vanno oltre il milione di passeggeri; poi gli altri, trascurabili. Così Riggio in ottobre, quando uno studio commissionato da Enac e presentato in Commissione Trasporti alla Camera aveva definito pleonastici 24 scali italiani su 48; la metà. ♦