

Gerardo Ausiello

Se Cristo si è fermato a Eboli e l'Alta velocità ferroviaria a Napoli e Salerno, i nuovi collegamenti aerei potrebbero fare di peggio. Tagliando fuori dalle rotte che contano l'intero Mezzogiorno. Il rischio c'è, anche se è ancora presto per dirlo. Per il momento, infatti, quella dell'ormai certo matrimonio tra Alitalia e Etihad è sicuramente una buona notizia. Gli esperti, però, invitano a tenere gli occhi aperti: «Non vorremmo - avvertono - che fosse il Sud a pagare il conto della riorganizzazione degli aeroporti italiani». Vediamo perché.

Gli scali di serie A e di serie B

Il destino degli aeroporti del Paese è tutto in una bozza che qualche mese fa il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi ha presentato in Consiglio dei ministri e che prevede una suddivisione in scali strategici e di interesse nazionale: i primi sono quelli blindati, intoccabili, su cui il governo punta e investe; i secondi sono quelli sotto osservazione, che dunque dovranno dimostrare di essere utili e produttivi, altrimenti potrebbero addirittura chiudere i battenti. Non corrono rischi Napoli, Bari, Lamezia Terme, Catania, Palermo e Cagliari. In bilico ci sono, invece, Salerno, Brindisi, Taranto, Reggio Calabria, Crotona, Comiso, Trapani, Pantelleria, Lampedusa, Olbia e Alghero. Per sopravvivere questi ultimi dovranno da un lato presentare, nell'arco di tre anni, un piano industriale che dimostri la qualità dello scalo in termini di efficienza ed efficacia e dall'altro mettere in campo sinergie e collaborazioni con gli altri aeroporti presenti sul territorio. La bozza di Lupi è comunque solo un punto di partenza su cui sta lavorando in queste settimane una cabina di regia composta da governo, Regioni ed Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile. L'obiettivo è ar-

rivare, di comune accordo e in tempi rapidi, alla stesura del piano nazionale degli aeroporti che stavolta, ecco la novità, non sarà solo un atto di indirizzo ma una legge. La strada, però, appare in salita perché i soggetti competenti hanno visioni, fini e interessi diversi. E allora non sarà facile trovare una sintesi. Anche perché in gioco c'è la sopravvivenza di infrastrutture costate milioni di euro e che danno lavoro a centinaia, in certi casi migliaia di persone.

L'Alitalia e il Mezzogiorno

In questo quadro già complesso si inserisce a pieno titolo l'incognita rap-



Il piano

Sud, aeroporti a rischio: in bilico undici scali da Salerno ad Alghero

L'allarme: il rilancio della compagnia di bandiera non penalizzi i low cost



L'appello
 Unica regione senza pista la Basilicata chiede il potenziamento di Pontecagnano



Il traffico
 Catania, Napoli e Palermo sempre in crescita, ma c'è un caso-Calabria: Crotona in agonia

presentata dal patto Alitalia-Etihad. L'ingresso degli investitori arabi garantirà alla compagnia di bandiera una boccata d'ossigeno e nuove prospettive per il futuro ma determinerà inevitabilmente anche la riorganizzazione del sistema aeroportuale italiano. Che oggi ha fatto della concorrenza il suo punto di forza. «Mentre al Centro-Nord si sviluppava l'Alta velocità ferroviaria, al Sud si è rafforzato il traffico aereo grazie agli sforzi di tante compagnie, talvolta low cost, che offrono voli da e per le capitali europee a prezzi contenuti - spiega Ennio Cascetta, ex assessore della Regione Campania e ordinario di Pianificazione dei sistemi di trasporto alla Federico II - Non vorrei quindi che ora, per favorire il rilancio di Alitalia, si penalizzassero quelle compagnie che hanno permesso alle città meridionali di restare agganciate alle aree più ricche e sviluppate d'Europa». Ma sarebbe davvero possibile aiutare la compagnia di bandiera danneggiando le altre? «Molto dipende dagli slot, che sta per bande orarie, ovvero le autorizzazioni al decollo e all'atterraggio concesse in un aeroporto - chiarisce a tal proposito il docente - Da questo e da altri criteri tecnici può dipendere il potenziamento o meno di una società a favore di un'altra». Il compito che spetta al governo e agli enti locali, è il ragionamento di Cascetta, è dunque quel-

lo di trovare il giusto equilibrio tra le varie esigenze.

Il Sud tra luci e ombre

Naturalmente le condizioni di molti scali meridionali non aiutano. Già, perché accanto ad alcuni gioielli figura una miriade di infrastrutture carenti e poco funzionali. Che fanno quadrare a stento i conti o che addirittura non riescono affatto a sbarcare il lunario. La discriminante, come sempre, sono i numeri. La parte del leone la fa Catania che, stando ai dati Assaeroporti relativi ad aprile 2014 (su base 2013), ha raggiunto quota 628mila passeggeri con un incremento del 15,9 per cento del traffico. In costante crescita anche Napoli, con gli oltre 500mila passeggeri e l'8,2 per cento in più di traffico, considerata snodo fondamentale da alcune compagnie, in primis Meridiana. Bene pure Palermo (382mila passeggeri, +4,1 per cento). Cagliari perde qualcosa (277mila passeggeri, -1,1 per cento) così come Bari (302mila passeggeri, -0,9 per cento), mentre Trapani e Reggio Calabria sono in caduta libera, rispettivamente con -15,3 e -9,8 per cento. In Calabria, del resto, l'unico scalo realmente operativo è quello di Lamezia Terme (182mila passeggeri, +11,5 per cento di traffico) mentre gli altri sono in affanno: specie quello di Crotona, da tempo in agonia. Stesso discorso va-



Le immagini

In alto passeggeri in attesa di imbarco a Capodichino; a destra l'ingresso all'aeroporto di Pontecagnano; qui sopra lo scalo di Catania

le per Foggia e Taranto. La Basilicata, invece, l'aeroporto non lo ha neppure: così gli abitanti di quella regione attendono come la manna dal cielo che uno degli scali di interesse nazionale compia un balzo in avanti. Magari Salerno (l'ipotesi Grazzanise è infatti definitivamente tramontata), da anni al centro di polemiche sui lavori sbagliati e oggetto di una procedura di privatizzazione: «È un errore pensare che, allungando la pista, si risolverebbero tutti i problemi - chiarisce Sergio Vetrilla, assessore ai Trasporti della giunta campana e coordinatore della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio della conferenza delle Regioni - Siamo impegnati, d'intesa con l'esecutivo nazionale, a reperire un tesoretto di 50 milioni da investire sullo scalo. Ma sarà fondamentale ottenere adeguate garanzie dai privati che vorranno eventualmente investire in quel territorio».

L'uovo e la gallina

È vero che in linea di principio a decidere è sempre il mercato, tuttavia la domanda che gli addetti ai lavori si pongono ricorda un po' il paradosso dell'uovo e della gallina (è nato prima l'uovo o l'altra?). E dunque: ci sono pochi voli perché ci sono pochi passeggeri o viceversa? E chi può escludere che se gli aeroporti fossero efficienti e i voli puntuali ed economici, non ci sarebbe un boom di viaggiatori? Per questo la mission dev'essere innanzitutto migliorare la qualità delle infrastrutture per renderle competitive e all'altezza di altri scali europei e internazionali. Per farlo, però, bisognerà affrontare e risolvere una serie di problemi: «Innanzitutto nel Mezzogiorno, a differenza del Centro-Nord, manca un vero aeroporto di tipo commerciale, che consenta di trasportare le merci nelle regioni meridionali e verso Sud - sottolinea Vetrilla - È evidente che questa lacuna ci costringe a sopprimere utilizzando navi e camion, ma non con gli stessi risultati. Alcuni aeroporti, inoltre, non sono competitivi perché sono lontani dalle città e non hanno collegamenti adeguati o si trovano all'interno dei centri abitati, con tutti i disagi e le limitazioni che ne conseguono». E poi molti scali non sono riusciti a offrire servizi pratici e vantaggiosi tali da richiamare un maggior numero di passeggeri: di conseguenza sono gradualmente e inesorabilmente diventati una sorta di cattedrali nel deserto. E allora l'impressione è che, per risollevarli, non basteranno solo qualche nuova rotta e un po' di soldi, ammesso che ci siano.

Riflessione

L'assessore L'assessore ai trasporti Vetrilla: più passeggeri con servizi migliori

La soddisfazione del premier: rotto finalmente il tabù dell'italianità

Il retroscena

Dopo l'accordo con Electrolux altro punto a favore del governo Credenziali positive per l'Ue

Marco Conti

Prima di brindare attende di leggere la lettera che il presidente e ceo di Etihad, James Hogan, ha promesso per oggi e con la quale si capiranno meglio le condizioni e gli obiettivi dell'investimento. La bottiglia è comunque in frigo perché Matteo Renzi e il suo governo sulla vicenda Alitalia hanno rischiato di giocarsi una buona dose di credibilità e con loro la compagnia aerea che da qualche decennio pencola tra alleanze e pretese autarchiche che nel 2008 spinsero Silvio Berlusconi a bloccare la vendita ad Air France facendone tema da campagna elettorale. Dopo svariati tentativi e un viaggio di Enrico Letta negli Emirati, la trattativa è decollata sotto le cure dell'attuale governo e sino all'interscambio porterà nelle casse della Compagnia seicento milioni di

euro e offrirà prospettive di rilancio a tutto il settore aeroportuale.

Il principale merito che Renzi si attribuisce in questa vicenda è quello di aver rotto il tabù dell'italianità della compagnia costato sinora alle casse dello Stato oltre 4 miliardi, e di aver sorretto l'azienda sino all'arrivo di un affidabile compratore che per prima cosa ha dovuto ridimensionare le attese delle banche creditrici. Una volta ribadito che l'alternativa al partner straniero sarebbe stata solo la messa in liquidazione dell'azienda perché soldi pubblici non ce ne sono e non si possono mettere pena le bacchettate di Bruxelles, anche le resistenze dei sindacati si sono affievolite. Anche se resta il nodo degli esuberanti che Renzi gestirà insieme al ministro Poletti, da domani in poi la "faccenda" viene considerata risolta sotto il profilo delle competenze dell'esecutivo e lasciata alle decisioni che prenderanno i manager e il cda della Compagnia.

Per palazzo Chigi, se tutto andrà liscio, si tratta di un altro punto a favore dopo la vertenza Electrolux e anche in questo caso conterà molto il piano industriale con il quale si capi-



L'impegno L'amministratore delegato di Etihad James Hogan che ha accolto le richieste di Alitalia

rà dove e come la nuova Alitalia intende sviluppare per recuperare quella massa di turisti - provenienti specie dall'Oriente e dal medio Oriente - che in Italia arrivano fruendo degli hub di Parigi, Londra o Francoforte. Dall'Ilva passando per la Micron e il Sulcis, sul tavolo di palazzo Chigi passano le principali crisi industriali e le ripetute riunioni avute anche di recente con Franco Bassanini e Giovanni Gorno Tempini, rispettivamente presidente e amministratore delegato della Cassa Depositi e Prestiti, confermano il ruolo di volano dell'economia che Renzi assegna agli investimenti pubblici. Il nuovo Rinascimento industriale, con la conseguente creazione di nuovi posti di lavoro, è per Renzi ottenibile solo grazie alla spinta degli investimenti pubblici e proprio questo è il nodo che intende risolvere con Bruxelles per evitare che l'aumento del debito pubblico, dovuto in gran parte alla partecipazione al fondo salva Stati, si trasformi in un cappio intorno al collo.

E' per questo che le raccomandazioni che oggi arriveranno da Bruxelles all'Italia, e in parte già filtrate, non sono destinate ad impressiona-

re il presidente del Consiglio. Soprattutto quelle relative alla necessità di rientro dal deficit. Anche perché, come ha sostenuto ieri, «non ho paura di ciò che la Commissione dirà, ma mi preoccupa di più di ciò che diremo noi alla Commissione». Come dice, stavolta presidente della Commissione e commissari dovranno muoversi in un ambito più preciso grazie ad un programma che il semestre di presidenza italiana dell'Unione intende avviare.

E che l'Italia stia già in pressing su Bruxelles lo conferma l'attivismo del sottosegretario Sandro Gozi che di recente ad Atene ha chiesto e ottenuto dai suoi colleghi che nell'agenda della prossima Commissione entri anche il nodo della governance dell'Unione. Ovvero che si apra un dibattito sul funzionamento del sistema. Un punto, questo, cuore del semestre italiano insieme a quella dei contenuti, ovvero delle priorità che l'Unione deve darsi per i prossimi cinque anni per «cambiare verso». Un'inversione ad "u" che Renzi ritiene necessaria per togliere l'acqua dove nuota l'euroscetticismo.