

## Declassato Fontanarossa scalo più trafficato del Sud

Proteste anche per Comiso: «Andava inserito nel piano»

TONY ZERMO

CATANIA. C'è un errore di fondo, stupido quanto umiliante, ed è quello di mettere fuori dalla classifica dei primi 10 aeroporti italiani lo scalo catanese di Fontanarossa. Lo sappiamo che questo deriva dall'ottusità dei burocrati europei che hanno messo in prima fila del «core network» le città metropolitane con oltre un milione di abitanti, per cui Catania è rimasta indietro; ma ciò non toglie che classificare Fontanarossa di seconda fascia è una assurdità sesquipedale. Perché nella lista dei dieci aeroporti di interesse nazionale che fanno parte degli scali indicati dall'Unione europea come strategici ci sono aeroporti come quelli di Napoli, Bologna, Torino e Genova che hanno un flusso di traffico che è la metà di quello di Fontanarossa, senza contare che anche l'aeroporto di Palermo ha un traffico inferiore al nostro. In sostanza Bruxelles ha dato l'indicazione errata che escludeva Catania. Il ministro Passera l'ha pedissequamente seguita. Con un'aggravante, e cioè non si è tenuto conto dell'alta velocità ferroviaria che erode passeggeri alle compagnie aeree e che alla fine sterilizzerà gli aeroporti da Napoli in su, mentre quelli siciliani continueranno ad avere una funzione di mobilità sociale fondamentale, soprattutto Fontanarossa che serve tre quarti della popolazione siciliana.

Abbiamo avuto solo il contentino della classificazione di Fontanarossa come «comprehensive», cioè nell'area da attenzionare per lo sviluppo (essendo vici-

no ad Augusta-Siracusa e alla capitale del turismo siciliano, Taormina), ma non è quello che volevamo. Né ci accontenta la dichiarazione di Vito Riggio, commissario straordinario dell'Enac, quando dice che «quello di Fontanarossa è l'unico aeroporto in cui esiste un programma di investimenti infrastrutturali», perché quegli investimenti non arrivano dal ministero o dall'Unione europea, ma sono frutto di autofinanziamento della Sac, che con un mutuo di 140 milioni provvederà al recupero della vecchia aerostazione «Filippo Eredia», al posteggio multipiano e alla copertura con pannelli solari per l'autosufficienza energetica. La seconda pista e la stazione ferroviaria «dedicata» a Fontanarossa appartengono a un discorso più futuro.

Quanto previsto nel Piano Passera incide anche sul valore dell'aeroporto. Per-

ché di venderlo bisognerà venderlo (assieme a Comiso) per due ottimi motivi; il primo è che una gestione privata con adeguate risorse finanziarie è meglio di quella pubblica, il secondo è che gli enti pubblici soci di aeroporti non hanno soldi per lo sviluppo degli scali e la vendita consentirebbe loro di rifiatore a livello finanziario. Lunedì verrà appositamente a Catania il commissario dell'Enac Vito Riggio per incontrare i gestori di Fontanarossa e di Comiso e i soci, tra cui il commissario della Camera di commercio di Catania prof. Dario Lo Bosco, per sollecitare a vendere gli scali, oppure parte delle loro quote. Indirizzo che appare evidente anche nelle dichiarazioni del ministro Passera; se non ci sono abbastanza soldi per sviluppare gli aeroporti, tanto vale venderli ai privati. Già si conosce dell'interessamento del gruppo

F2i di Vito Gamberale, ieri con una nota di agenzia si è rifatto vivo un gruppo che gestisce 51 aeroporti in Argentina e nel resto del Sudamerica, «Corporacion America», proponendosi nuovamente per l'acquisto degli aeroporti siciliani, ma anche di altri scali italiani. Un anno addietro avevano incontrato Vito Riggio, ma quel colloquio non aveva avuto un seguito. Il presidente di questo gruppo argentino era Eduardo Eurnechian di origine armena.

Il presidente della Sac, Enzo Taverniti, e il presidente della Soaco, Rosario Dibennardo, in un comunicato congiunto dicono che «il mancato inserimento di Comiso nel Piano nazionale è un duro colpo per il territorio ibleo e per l'intera economia della costa est della Sicilia. Il ministro Passera ha ribadito la sua ben scarsa considerazione per una infrastruttura realisticamente di grande rilevanza per la crescita della nostra regione. Duole rilevare come per lo scalo, ormai pronto ad essere operativo, il doverci reggere solo con le proprie forze economiche rappresenterebbe un grave handicap di partenza in grado di minarne le sorti già all'inaugurazione. La speranza è che il governo riveda tale nefasto indirizzo e inserisca l'aeroporto di Comiso tra quelli di interesse nazionale, facendosi carico delle spese che, oggettivamente, competono allo Stato e non alle società o agli enti locali. Quanto a Fontanarossa è paradossale che il governo accetti senza contraddittorio la proposta dell'Ue». C'è ancora una speranza, e cioè che questo Piano venga modificato dalla conferenza Stato-Regioni che dovrà esaminarlo. E comunque è stata dedicato a Comiso l'incontro di ieri tra Crocetta e il vicepresidente dell'Ue, Antonio Tajani. Hanno convenuto che l'aeroporto di Comiso è di «interesse prioritario» e quindi di investire nelle infrastrutture che riguardano i collegamenti, soprattutto stradali «per favorire settori strategici come il turismo e l'agroalimentare e la logistica».

# Aeroporti, il governo vuole venderli può essere a rischio la concessione

Riggio: «Passera mi ha dato mandato di chiedere agli enti di cedere le quote»

**TONY ZERMO**

Il commissario straordinario dell'Enac, Vito Riggio, e il disappunto dei siciliani per la inaccettabile classificazione degli aeroporti. «Il problema di fondo non è questo - dice Riggio -, bensì quello delle risorse. Capisco l'irritazione per il fatto che Fontanarossa, pur essendo per traffico tra i primi cinque aeroporti italiani, non fa parte dei dieci scali dichiarati di prima fascia, mentre ad esempio Punta Raisi sì, ma si tratta solo nominalismi, perché sul piano pratico sia gli aeroporti "core network" e sia quelli "comprehensive network" appartengono allo stesso sistema, stanno in un'unica rete di 31 aeroporti. Anzi sotto un certo aspetto Fontanarossa ha dei privilegi».

**In che senso?**  
«Nel senso che gli scali di Catania, Venezia, Bergamo e Pisa, avendo grandi prospettive di ulteriore sviluppo, saranno potenziati con investimenti statali riferiti solo a loro quattro. Questo è ciò che conta veramente. Le classificazioni fatte in partenza dall'Unione europea sono solo medagliette che sul piano pratico non fanno la differenza e che comunque si possono aggiustare quando ci sarà la conferenza Stato-Regioni per gli aeroporti, poi il piano andrà alle varie commissioni parlamentari prima di approdare al Consiglio dei ministri per l'approvazione definitiva».

**Ma i lavori di cui parla che si faranno a Fontanarossa sono in autofinanziamento da parte della società di gestione, la Sac, che per questo ha contratto dei mutui.**

«Non mi riferivo a quelli, ma alla previsione di un investimento di circa 200 milioni per interrare la ferrovia, allungare la pista a 3000 metri in modo da poter reggere il traffico intercontinentale e per realizzare la stazione ferroviaria di Fontanarossa. Per fare questo i soldi non ci sono ancora, ma ci saranno, sono nel piano di potenziamento degli scali. Non si potranno più dare finanziamenti agli aeroporti perché l'Unione europea li considera "aiuti di Stato", ma si potranno finanziare le infrastrutture. Fare la battaglia di campanile per la classifica-

zione non è importante, importante è invece farla per ottenere questi finanziamenti. Ma il problema di fondo è un altro e se non si risolve gli aeroporti siciliani rischiano di restare impantanati».

**Di quale questione stiamo parlando?**  
«Spingere il collegamento ferroviario veloce sulla Palermo-Catania, l'alta velocità light. Perché se tu vuoi avere in Sicilia due punti di ingresso intercontinentali a Fontanarossa e Punta Raisi devi per forza fare il collegamento veloce tra Catania e Palermo. È l'unico modo per unificare le due Sicilie. Tra l'altro il piano che abbiamo fatto riguarda sì gli aeroporti, ma anche tutte le infrastrutture, tra le quali c'è anche la strada a quattro corsie Catania-Ragusa con finanzia di progetto che metterebbe l'aeroporto di Comiso in collegamento con le grandi reti viarie. Infine c'è un altro problema scottante».

**Vale a dire?**

«Siccome gli aeroporti siciliani sono gestiti da enti pubblici e gli enti pubblici non hanno soldi, è bene che vengano privatizzati come sta accadendo in tutta Italia. Roma e Venezia sono già privatizzati, adesso tocca a Bologna, Genova, Torino. Ma privatizzare non a parole, a parole sono tutti bravi a dire che "prima o poi privatizzeremo". Ho prospettato al ministro Passera la seguente questione: siccome non possiamo permettere che lo sviluppo degli aeroporti, che poi è lo sviluppo della Sicilia, continui ad essere affidato a delle società a capitale integralmente pubblico, e peraltro con una governance oscillante, addirittura con commissariamenti che cambiano linea a seconda di chi li ha decisi, l'unica cosa fare - ed ho pieno mandato del ministro Passera - è di stimare il valore degli scali, il che è facile ed è il primo passo per la vendita».

**Come si fa a stimare il valore di un aeroporto, ad esempio Fontanarossa?**

«L'aeroporto di Catania ha avuto un ren-

dimento al netto delle tasse di 18 milioni. A livello di racing internazionale si moltiplica questa cifra per 12-13 a seconda del mercato. Quindi siamo intorno ai 200 milioni. Inutile che si convincano di chissà quali cifre perché non esistono (ma gli attuali soci Sac hanno stimato l'aeroporto 400 milioni, il doppio, ndr); tra l'altro incassando 200 milioni gli enti locali respirano e coprono le loro necessità urgenti. È una cosa che debbono fare di corsa. Adesso voglio sapere da loro quando si fa il bando internazionale per stabilire il valore degli scali, e questa è la prima tappa. Poi fare il bando per la cessione delle quote. Ma bisogna vendere il 51%, altrimenti non si presenta nessuno. C'è già un interessamento del gruppo di Vito Gamberale, F2i, e di un gruppo argentino, quindi è necessario procedere, altrimenti si arriva alla revoca della concessione, perché non possiamo tenere in piedi aeroporti che continuano ad avere flussi consistenti, ma dove i lavori non si fanno perché non ci sono risorse».

**E Comiso che è pronto, ma non parte e che come aeroporto regionale finirebbe sulle spalle della Regione, anch'essa senza soldi?**

«L'unico modo per rilanciare Comiso è che nella privatizzazione qualcuno che sappia fare questo mestiere sappia vendere Comiso assieme a Fontanarossa mettendo tutti e due sul piatto. E poi ci vuole qualcuno che vada in giro a cercare traffico, non è più tempo di stare seduti alla cassa a riscuotere perché il mondo è grande e si può andare da tutte le parti. Quindi bisogna fare una grande azione di promozione, la Regione per conto suo, le società private per conto loro. Il momento è arrivato. Se il territorio non capisce la situazione resteremo imbambolati mentre il mondo va avanti. Mi ripromettevo di venire a Catania per parlare con i soci della Sac e di Intersac, ma ci sono le feste di Sant'Agata, quindi preferisco incontrare a Roma il prof. Lo Bosco, che in quanto commissario della Camera di commercio di Catania è azionista di riferimento della Sac e quindi personalità di piena fiducia del presidente Crocetta».

# Rassegna stampa ANCE Catania

LA SICILIA

01 FEBBRAIO 2013

P. 3

foglio 1/1

## «Scali siciliani tutti strategici, sono una piattaforma perfetta»

CATANIA. «Se ci piacciono gli aeroporti? Ci piacciono sì, soprattutto quelli siciliani».

Esordisce così Roberto Naldi, Responsabile Europa di Corporacion America. Che cosa è Corporacion America? È un gruppo multinazionale argentino attivo nel business aeroportuale, nelle infrastrutture, nell'energia, nei servizi e nel settore agro-industriale. Gestisce 51 concessioni di terminal aeroportuali in Sud America e in Europa (tra cui l'aeroporto di Trapani) ed è concessionaria di oltre 1.200 km di rete stradale in Argentina e costruttrice di opere stradali, piste di atterraggio e terminal aeroportuali. Insomma gente che nel campo dei trasporti, di terra e dell'aria, la sa lunga. Perché tanto interesse per la Sicilia?

«Perché a noi non interessano i singoli aeroporti, ma i sistemi aeroportuali, che in l'Italia, per la verità, sono ancora pochi, visto che si opera in maniera molto parcellizzata. La Sicilia, però, ha tutte le potenzialità per diventare proprio una piattaforma aeroportuale nel Mediterraneo tra l'Europa, il Nord Africa e verso l'Oriente».

Ma come trasformare, allora, gli aeroporti siciliani in un unico sistema?

«La Sicilia ha gli aeroporti di Palermo e Trapani e quelli di Catania e Comiso che, oltre a quel che già fanno, hanno potenzialità straordinarie. Peraltro noi (che gestiamo già Trapani) sappiamo che Palermo e Trapani da una parte e Catania e Comiso dall'altra, sono già scali integrati tra loro, dividendosi i ruoli per le specificità che rappresentano e i servizi che offrono. Naturalmente, anche in considera-

zione della particolarità del territorio siciliano, questa integrazione può essere ampliata, così come va considerata l'importanza strategica degli scali di Lampedusa e Pantelleria. Mettere in rete tutte queste risorse farebbe nascere il sistema».

Naldi e la Corporacion America ci credono e sarebbero anche pronti a scommetterci. Partecipando, spiega il responsabile europeo, a gare pubbliche.

«Anche domani mattina, naturalmente. Il nostro gruppo sta crescendo, sta ottenendo risultati molto importanti in giro per il mondo. E oggi, ripeto, la nostra attenzione è concentrata anche sull'Italia,

con la gestione dello scalo di Ancona, e sulla Sicilia. Noi ci proponiamo sia come partner finanziario, sia come partner industriale. E siamo anche pronti ad entrare in partnership con il pubblico, senz'altro. Perché la parte pubblica in attività così importanti può e deve dare indirizzi, considerando che il sistema aeroportuale è fondamentale per tutto il territorio, per lo sviluppo, per l'economia, per il turismo».

Ma oggi Catania Fontanarossa rischia di valere meno dopo questo declassamento di Bruxelles? «Non entro nel merito della questione, perché non la conosco ancora a fondo, ma posso dire che il valore di un aeroporto non è stabilito dalle classifiche. Lo determinano il suo business plane, le potenzialità che può esprimere, le prospettive di crescita. Sono questi i parametri e non penso che per Fontanarossa possa esserci un declassamento legato alla classificazione».

A. LOD.



ROBERTO NALDI

**L'interesse.** «Siamo pronti - dice Roberto Naldi, responsabile per l'Europa della multinazionale - a partecipare a gare per la gestione degli aeroporti»

## LE SPINE DELLA REGIONE tra polemiche e bocciature

■ **Il vicepresidente di Confindustria a tutto campo**  
Dal declassamento degli aeroporti alla crociata del governo regionale contro la malaburocrazia, dai "pupari" all'ipotesi di Amministrative anticipate fino al caso Mps

# Lo Bello: «Tagliare la "manina" che manovra contro Fontanarossa»

«Pubblica amministrazione e imprese, su Crocetta giudizio estremamente positivo»

MARIO BARRESI

Ivan Lo Bello, da anni Confindustria sostiene che la malaburocrazia sia una delle zavorre che impediscono lo sviluppo della Sicilia. Che giudizio esprime sugli ultimi atti di Crocetta?

«Estremamente positivo. Siamo molto soddisfatti che Crocetta abbia subito messo al centro l'efficienza della pubblica amministrazione. Il problema non è la burocrazia in sé, ma garantire un servizio di alta qualità ai cittadini e alle imprese. E farlo con trasparenza, elemento che è mancato in maniera rilevante in Sicilia. Le azioni che ha realizzato Crocetta e che, conoscendolo, continuerà a fare nei mesi e negli anni, sono fondamentali. Come lo è sbloccare le tremila pratiche del Via Inevase, che non hanno permesso alle aziende di procedere con gli investimenti. Non solo c'è la volontà di riqualificazione della pubblica amministrazione, ma anche, per la prima volta dopo tanti anni, un presidente che ritiene le aziende un valore fondamentale per rimettere in moto la Sicilia».

Fugato il pericolo del «pupari» adombrato dal presidente di Confindustria Sicilia, Antonello Montante, nell'intervista a «La Sicilia»...

«Quella era una posizione propositiva e affettuosa nei confronti di Crocetta. In quell'intervista Antonello parlava di una persona che conosce bene e che stima da tanti anni: riconosceva la buona volontà del presidente e dava qualche suggerimento utile».

Siamo sommersi dalla polvere della macerie della pars destruens di Crocetta. Ma a quando la pars construens?

«È un percorso che andrà fatto, ma ricordiamoci che veniamo da cinque anni di paralisi politica e amministrativa. Crocetta governa da novembre e ha dato segna-

li importanti, che gli vanno riconosciuti. Si è insediato e ha trovato una situazione amministrativa e finanziaria devastanti. Quello che è emerso nelle ultime settimane - penso ad esempio a formazione, Cas e sanità - è impressionante e va al di là di ogni immaginazione. Per poter mettere in campo una pars construens bisogna dinamitare tutto ciò che ha impedito in questi anni alla Sicilia di crescere, ricostruendo un'etica della cosa pubblica all'insegna di principi di legalità. Ci vorranno ancora degli altri atti, che sono sicuro che Crocetta metterà in campo».

La perenne campagna elettorale, con l'anticipo delle Amministrative, non può minare questo cammino?

«L'anticipo delle amministrative è positivo, perché all'indomani delle Politiche c'è bisogno di avere un quadro politico stabile nel tempo. L'azione della Regione deve coinvolgere i principali enti locali: chiudere il quadro elettorale in tempi rapidi è fondamentale».

Capitolo aeroporti. Fontanarossa declassato dal Piano di Passera. E qualcuno parla di «regia occulta» o di «manine locali» dietro a una speculazione. Che idea s'è fatto?

«Non so se ci siano regie occulte o manine, ma sicuramente se ci sono vanno tagliate. Catania è il più grosso aeroporto del Meridione e ha uno status sostanziale che merita una posizione centrale nella strategia del governo nazionale e dell'Ue. Noi ci muoveremo per modificare questo piano».

Un piano che marginalizza anche Comiso, quasi un aeroporto nato-morto...

«La realtà di Comiso è fondamentale per lo sviluppo della Sicilia sud-orientale. Non è uno scalo marginale, ma è complementare a Catania, con una sua vocazione, e può coprire un territorio con grandi potenzialità turistiche. Non può

essere relegato al di fuori della mappa aeroportuale nazionale».

E sulle ipotesi di speculazioni al ribasso di gruppi interessati a far saltare il banco a prezzi da outlet?

«C'è un po' di gente che si deve togliere dalla testa l'idea che ci possa essere qualcuno che viene qui e compra tutto. L'aeroporto di Catania è solido, saldo e ha dei soci e una governance con forte autonomia dal mondo politico e che hanno a cuore una società che deve produrre reddito per fare il bene del territorio. Se c'è qualcuno che cerca scorciatoie con privatizzazioni facili deve guardare fuori dalla Sicilia. E poi non c'è nessuna legge che obbliga le aziende di gestione degli aeroporti a privatizzarsi. Uno dei modelli possibili, una volta valorizzata la società, sarebbe semmai la quotazione in borsa con una guida salda da parte dei soci fondatori. Ma sono questioni dei prossimi anni».

Lo scandalo Montepaschi mette in crisi il sistema bancario minato dalla commistione con la politica?

«Il caso Mps non riguarda l'intero sistema bancario né la singola banca in sé, mai un problema di comportamenti di singoli manager, piuttosto gravi da quello che emerge sulla stampa. Sia chiaro: un Paese funziona quando le banche sono stabili, perché devono salvaguardare i risparmi delle famiglie e finanziare il sistema produttivo. Ma per far ciò bisogna anche che sia una fortissima caratterizzazione di indipendenza, non soltanto dalla politica, che separi bene il management dalle realtà esterne».

E nel sistema creditizio siciliano ci sono rischi di questo tipo?

«Ritengo di no. In Sicilia scontiamo semmai una restrizione del credito che dipende da fattori macroeconomici. Ma questo è tutt'altro discorso».

## ■ IL MINISTRO PASSERA

# «Da Catania a Comiso è possibile rivedere alcune valutazioni»

CATANIA. L'indignazione è un terremoto che ha il suo epicentro sotto il Vulcano, ma le onde della protesta si estendono ben più lontano, da Palermo fino a Roma e Bruxelles. «Inaccettabile», «inaudito» e «vergognoso» sono gli aggettivi che le agenzie di stampa rilanciano a raffica nei commenti di amministratori e politici siciliani sulla scelta di non inserire Fontanarossa nella *top ten* nazionale del Piano aeroporti di cui il governo Monti ha appena ufficializzato le linee guida. Al di là delle dichiarazioni di guerra, si passa anche a una fase operativa di pressing: oggi alle 11 il sindaco di Catania, Raffaele Stancanelli, ha convocato a Palazzo degli Elefanti una riunione operativa «con i rappresentanti delle organizzazioni produttive, sociali e sindacali cittadine»; all'ordine del giorno «una piattaforma unitaria d'interventi».

Ma quali sono i ragionamenti (e i retroscena) alla base della scelta del ministro Corrado Passera? «Nessun declassamento, Catania è tra gli aeroporti di interesse nazionale. Core e comprehensive network sono classificazioni Ue». Questa è la stringata (a causa del limite dei 140 caratteri) risposta di Passera su twitter a un cittadino che gli chiedeva il perché della "retrocessione" di Fontanarossa.

Ma *La Sicilia* ha provato ad andare oltre, chiedendo al ministero una spiegazione ufficiale su alcune delle scelte più importanti. «I criteri di scelta per l'inserimento degli aeroporti nella core network o nella comprehensive network sono definiti a livello europeo». Sull'inserimento nella prima categoria del solo aeroporto di Palermo e non anche di Catania, il ministero dei Trasporti "sbandiera" la risposta data dal Commissario Siim Kallas, a nome

della Commissione, a un'interrogazione dell'eurodeputato catanese Giovanni La Via (Ppe) il 21 novembre 2011. Nella risposta, arrivata il 12 gennaio 2012, si evince che «l'aeroporto di Palermo è stato inserito nella core in quanto serve un "nodo urbano principale", essendo l'area metropolitana di Palermo una conurbazione che supera il milione di abitanti» e che «Catania non ha tali caratteristiche e, pertanto, il suo aeroporto non rientra nella rete centrale». Le nostre fonti del ministero dei Trasporti precisano inoltre che «per l'aeroporto di Palermo, il contratto di programma 2011-2014 prevede interventi infrastrutturali per un totale di circa 162 milioni di euro; per l'aeroporto di Catania, il contratto di programma 2010-2015 prevede interventi infrastrutturali per circa 140 milioni di euro. Ulteriori progetti sono anche in corso per migliorare l'accessibilità, come ad esempio il prolungamento della metropolitana di Catania che risulta già parzialmente finanziata».

Ma il governo Monti poteva (e potrebbe ancora) evitare di calare pedissequamente su un piano nazionale degli standard comunitari? Sì, in teoria. Tant'è che lo stesso Passera, incalzato dai giornalisti alla presentazione del piano definitivo della Tav, s'è lasciato sfuggire che «c'è la possibilità di rivedere alcuni casi». Il riferimento è anche al futuro di Comiso, perché il ministro nella stessa sede ha pure ammesso che «sicuramente esiste la possibilità di recuperare alcuni aeroporti non di interesse nazionale o attraverso una specializzazione o l'inserimento in una rete». Potrebbe essere il caso di Comiso, relegato fra gli scali regionali. Dal ministero la risposta non è rassicurante: «Le aree del sedime aeroportuale di

Comiso risultano trasferite al demanio della Regione Siciliana con l'assegnazione delle stesse in uso gratuito al Comune. Al momento, i costi relativi ai servizi di navigazione aerea risultano oggetto di un'apposita convenzione con l'Enav con fondi già assegnati al Comune. Lo sviluppo futuro sarà legato al traffico che l'aeroporto riuscirà ad attrarre, alla sostenibilità economico-finanziaria dello stesso ed all'eventuale capacità di fare rete con altri scali. Più semplice la sinergia con Fontanarossa: «L'Atto di indirizzo in materia aeroportuale, in coerenza con la normativa comunitaria, vede con favore assicurare dal ministero dei Trasporti la costituzione delle "reti aeroportuali" affidate a un gestore unico. In tale ottica, sono possibili alleanze tra vari aeroporti che possono rafforzare i ruoli rivestiti dagli stessi, con un efficientamento dei costi e dell'organizzazione. Spetta alle compagnie societarie fare le proprie scelte al riguardo e allo Stato verificare la sussistenza delle condizioni per il riconoscimento delle reti».

La partita adesso si sposta sul tavolo della Conferenza Stato-Regioni, la quale dovrà dare il via libero al Piano, che poi tornerà al Consiglio dei ministri per essere definitivamente operativo con decreto del presidente della Repubblica. La classe politica siciliana annuncia battaglia. Ma dal ministero ricordano che «le linee programmatiche per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale hanno già registrato l'intesa della Conferenza unificata in cui è rappresentata anche la Regione Siciliana». Come dire: protestate pure, ma i giochi sono (quasi) fatti.

MA. B.

■ VITO RIGGIO, PRESIDENTE DELL'ENAC

## «Ora fare pressing sull'Ue perché cambi classificazione»

TONY ZERMO

Aeroporti, polemiche e veleni. Il commissario straordinario dell'Enac, Vito Riggio, fa il punto. «In questo momento la commissione europea Trasporti, dopo avere assunto dati dai Paesi membri, ha progettato di costruire una rete europea degli aeroporti. Dopo vari contatti c'è una proposta della commissione al Parlamento europeo: questa proposta distingue per ogni Stato membro una lista di scali "core network" e un'altra di scali "comprehensive network". I parametri in base alla quale questa "core" è stata costruita sono parametri che, almeno da parte dell'Enac, sono considerati insufficienti e qualche volta sbagliati».

**Che vuol dire questo?**

«Se tu prendi come riferimento solo il parametro di un milione di abitanti è sbagliato perché ad esempio Torino e Genova hanno flussi di traffico modesti, mentre Catania, Bari e Cagliari, pur non avendo un milione di abitanti, hanno aeroporti di notevole traffico e di grandi prospettive e quindi meritano di entrare nella categoria "core network". Negli ultimi dieci anni la popolazione che viaggia è divenuta molto più ampia nell'area di Catania di quanto non sia in altre aree del Paese. Basta pensare che su Catania convergono sette province. Il piano aeroportuale che tante proteste ha suscitato è in discussione al Parlamento europeo dove sono già depositati degli emendamenti. Invece di stracciarsi le vesti in questa maniera provinciale è meglio appoggiare al Parlamento europeo gli

emendamenti perché ancora non c'è niente di definito e la lista si può e si deve poter cambiare».

**Perché è importante la distinzione tra aeroporti «core network» e aeroporti «comprehensive network»?**

«Perché sugli aeroporti "core" possono concentrarsi nel corso degli anni una serie di finanziamenti che riguarderebbero sia le infrastrutture di collegamento e sia gli stessi aeroporti. E' chiaro che un pacchetto di investimenti europeo fa gola a chiunque. Non è questione di serie A o di serie B, ma di mercato. Finanziamenti possibili, ma non ancora decisi da parte dell'Europa, quindi siamo larghissimamente in tempo per chiedere modifiche».

**Ma abbiamo un governo in scadenza, le elezioni alle porte.**

«Intanto il governo ci sarà. E l'Enac nella sua autonomia queste cose le ha dette in sede europea e le ha dette al governo. Ma questo è il momento di costituire una forza di pressione sul Parlamento europeo per arrivare alla modifica ragionata di quei parametri. Non solo: faccio presente che questa è una proposta che avvia un iter e prevede una conferenza tra Stato e Regioni dove la Sicilia può dire la sua - senza lamentazioni sulla Sicilia abbandonata che derivano dalla tradizione non brillante della nostra classe politica - e prevede un pronunciamento del Parlamento europeo dove i nostri deputati hanno il diritto e il dovere di intervenire. E poi, dopo la conferenza Stato-Regioni, ci sarà il parere delle due commissioni di Camera e Senato. L'Enac come organi-

simo tecnico mette a disposizione i suoi dati che possono servire alla discussione e alla correzione delle classifiche: che poi in un elenco di 31 aeroporti non è difficile enucleare Catania, Bari o Cagliari».

**Ma intanto qualcuno parla di una "manina" interessata.**

«Questo lo vorrei capire meglio. Se si parla di me, la mia è una manona, altro che manina, perché reggo l'Enac da cinque anni. Non vorrei che si avanzasse la solita obiezione: intanto andiamo avanti per vedere se possiamo vendere meglio. Questo è il modo più sicuro per non vendere. Io insisto: è fondamentale che si facciano gli investimenti perché noi abbiamo autorizzato l'aumento dei biglietti aerei. I cittadini pagano di più non per lasciare le cose come sono, ma per avere servizi migliori. Voglio sapere entro date certe dove sono questi soldi per gli investimenti. Se questi soldi non ci sono perché gli enti soci non li hanno, allora facciamo cassa facendo entrare gruppi industriali che siano in grado loro di migliorare questi servizi e di attrarre traffico internazionale dall'America, dall'Asia, dal Nord Europa. Mi pare difficile che l'attuale management della Sac sia in grado di fare questo. Poi faccio un altro ragionamento: se privatizza Bologna che ha la Camera di commercio più forte d'Italia, se privatizzano Torino e Genova perché in Sicilia siamo fermi? Forse perché al solito ci crediamo i migliori del mondo e solo per uno sfortunato caso del destino siamo ridotti come siamo?».

## INFRASTRUTTURE IN SICILIA

### la polemica

**Il docente: «Catania resta fra gli scali più redditizi di recente contatti fra il gruppo Gamberale e Sac»**

**MARIO BARRESI**

CATANIA. Smentisce che il Piano Passera possa svalutare l'aeroporto di Catania, «destinato negli anni a risultare fra i più redditizi d'Italia». Svela l'interesse del gruppo di Gamberale per Fontanarossa («nel recente passato ci sono stati dei contatti con i vertici Sac») e ammette che «la stagione della gestione pubblica dei trasporti è tramontata da tempo», pur mettendo in guardia «da privatizzazioni all'insegna della frettolosa dismissione a tutti i costi». Rosario Faraci, ordinario di Economia e gestione delle imprese all'Università di Catania, è autore di studi sulle privatizzazioni delle imprese pubbliche in Italia, oltre che di ricerche su integrazione intermodale e fabbisogni logistici delle imprese. Faraci - è corretto ricordarlo - la scorsa estate fu in odore di presidenza Sac, designato dalla Camera di Commercio di Catania. Lui si è sempre detto «onorato» della *nomination*. Che poi è sfumata. Lo abbiamo sentito - da tecnico, ma anche da osservatore ravvicinato - sulle ultime novità.

A partire dalla mappa aggiornata sul «chi possiede cosa». «I principali aeroporti italiani - rammenta il docente - sono in mano ai privati: Milano, Roma, Venezia e Napoli già da tempo, fine 2012 anche Bologna, Torino e Firenze hanno ceduto le quote ai privati». Ma chi sono i padroni? «Con l'unica eccezione di Venezia, con un azionariato più composito, per il resto c'è una forte concentrazione proprietaria in mano a pochi azionisti». Ovvero: il fondo F2i in posizione di leadership e la società Sintonia del gruppo Benetton. A Napoli, dove fino a poco tempo fa operava la British Airport Authority, è subentrato il fondo F2i di Gamberale. «Gli aeroporti del Sud, come Catania, Palermo, Bari e Cagliari, mantengono - ricorda Faraci - un forte presidio pubblico, ma non è detto che tale situazione pos-

sa durare a lungo».

Si è vociferato di un recente interessamento dello stesso Gamberale per Catania. «Di sicuro - ammette Faraci - ci sono stati contatti fra F2i e i vertici della Sac anche nel recente passato, forse perché l'aeroporto di Catania rimane ancora uno dei più strategici d'Europa».

Ma chi è Gamberale? La sua «cassaforte» è l'investitore istituzionale F2i (Fondi Italiani per le Infrastrutture) società di gestione del risparmio partecipata al 32,02% da banche, al 26,30% da casse previdenziali, al 23,70% da fondazioni, oltre che da assicurazioni (9,45%) e istituzioni finanziarie pubbliche (8,10%). L'ex manager pubblico è il principale animatore: gestisce fondi per quasi 2 miliardi di euro, con partecipazioni in Sea (Aeroporti di Milano), Gesac (Aeroporto di Napoli), Interporto di Rivalta Scrivia Infracis (nel settore delle autostrade) e di recente anche negli aeroporti di Torino, Bologna e Firenze, con un interesse a entrare anche a Genova. «È un cartello di soggetti proprietari molto forte e potente - commenta Faraci - oltre che capace di autorevoli interlocuzioni con il soggetto pubblico». Lo stesso Gamberale in passato ha avuto ruoli-chiave nei colossi pubblici (Gepi, Eni e Telecom) e poi con i privati (21 investimenti e Atlantia del gruppo Benetton), «per cui è sicuramente abile nel tessere forti alleanze».

Eppure il docente di Economia smentisce che il Piano Passera possa inficiare il valore di Fontanarossa, «perché in una valutazione d'azienda bisogna tener conto sia degli asset tangibili che delle immaterialità ed è necessario guardare in prospettiva». Fontanarossa è «destinato negli anni a risultare fra i più redditizi in Italia». Tanto più che «non dovrebbe nemmeno pesare più di tanto l'annus horribilis del 2012 fortemente condizionato dagli esiti della vicenda Wind Jet». L'eventuale valore di vendita, invece, do-

## «Col Piano Passera non cala il valore di Fontanarossa»

vrà tener conto di elementi «molto positivi» quali «la concessione quarantennale, l'incremento tariffario dovuto all'attuazione del contratto di programma, la possibile riapertura dell'ex aerostazione Morandi, il piano di viabilità con nuova offerta di parcheggi e, più in prospettiva, i progetti di allungamento della pista per i voli intercontinentali e la realizzazione di una stazione intermodale per il diretto collegamento tra ferrovia ed aeroporto». Ma Faraci rassicura: «Non credo sia interesse degli azionisti pubblici di Sac di vendere a valori più bassi di quelli di mercato. Non è nemmeno interesse di tutti i siciliani». Per le cifre di cui si parla in questi giorni «vanno opportunamente verificate attraverso un qualificato processo di "due diligence"».

Intanto Vito Riggio (Enac) e lo stesso ministro Passera sembrano spingere nella stessa direzione: la privatizzazione. «La stagione dell'intervento pubblico totale nella gestione delle infrastrutture di trasporto - ammette Faraci - è terminata da tempo, anche perché ci sono vincoli finanziari stringenti all'equilibrio dei conti pubblici». Tuttavia, le privatizzazioni «non possono avvenire - ammonisce il docente - all'insegna della frettolosa dismissione a qualunque costo pur di alleggerire gli oneri pubblici connessi alla proprietà e gestione». Al contrario, «in un armonioso coordinamento fra esigenze di tutela di un bene pubblico, managerialità nella gestione e rispetto di un insieme di regole che garantiscano a tutti, privati e pubblico, eguali opportunità nell'accesso alla proprietà». Per Faraci è dunque «rilevante, a questo punto, conoscere quali saranno le modalità di privatizzazione, perché solo con una gara a evidenza pubblica internazionale e un advisor di primissimo livello Fontanarossa potrà assicurarsi la partecipazione delle migliori offerte, non importa se dall'Italia o dall'estero».