

# Arriva il Piano aeroporti, 11 quelli strategici

*Valorizzati gli scali con i conti in ordine. Ridotte le strutture minori*

Pronta la nuova classificazione

## Paolo Stefanato

■ Mentre Alitalia ed Etihad stanno disegnando il futuro del trasporto aereo italiano, il Piano nazionale degli aeroporti è pronto a vedere la luce. L'ultima classificazione degli scali risale al 1986; il tentativo fatto due anni fa dall'allora ministro Corrado Passera restò allo stato di «indirizzo» e sfumò con il governo Monti. Una riorganizzazione è invocata da più di vent'anni e trova fondamento nel Codice della navigazione, nel quale il piano è espressamente previsto. Dal 1986 sono cambiati la quantità e la qualità del traffico, il profilo dei passeggeri, modo di volare, tutto. Il governo è pronto e ogni riunione del Consiglio dei ministri può essere quella buona; il documento porterà la firma del ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, che si è avvalso della consulenza di Giuseppe Bonomi, ex presidente della Sea e di Alitalia.

Il piano risponde ad alcune esigenze di fondo, relative soprattutto all'identità dei singoli scali, alla loro attrattività e alla loro specializzazione. Solo quelli che sapranno dimostrare due requisiti fondamentali - equilibrio di bilancio e ruolo nelle aree geografiche di appartenenza - potranno entrare nella cosiddetta

«rete nazionale»; gli altri saranno derubricati a interesse locale, e affidati al demanio regionale. Far parte della rete nazionale permetterà alle società di gestione di fare programmi a lungo termine e di attrarre investimenti, e particolare attenzione sarà rivolta alle infrastrutture di accesso.

Undici sono gli aeroporti «strategici», e ciascuno sta a capo di una macroarea coordinata. L'elenco è piuttosto intuitivo: area Nord Ovest (Piemonte, Lombardia, Val d'Aosta, Liguria), Malpensa; area Nord Est (Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia), Venezia; l'area Centro Nord (Emilia Romagna Toscana e Marche) fa eccezione e prevede due scali strategici: Bologna e Pisa-Firenze, a condizione che si realizzi l'integrazione dei due aeroporti; area Centro (Lazio, Umbria, Abruzzo, Molise), Fiumicino. Il Sud è spezzettato per il diverso peso dei suoi traffici; per la Campania, l'aeroporto strategico è Napoli, per la Puglia è Bari, per la Calabria, Lamezia Terme, per la Sicilia orientale, Catania, per la Sicilia Occidentale, Palermo, per la Sardegna, Cagliari.

Accanto a questi scali strategici, comporranno la rete nazionale gli altri aeroporti che, in base a bilanci e piani industriali, riusciranno a dimostrare autonomia e specializzazione. Sono 26 gli scali che potenzialmente possono entrare nella rete; la scelta sarà fatta nell'arco di alcuni mesi. Che differenza ci sarà tra i

vari scali? Dovranno coordinarsi nelle macroaree, evitando sovrapposizioni e specializzandosi, e tutti saranno oggetto delle stesse attenzioni statali; solo per tre, a forte vocazione internazionale - Fiumicino, Malpensa e Venezia - il piano prevede che vengano collegati alla rete di Alta velocità ferroviaria. Il piano, ponendo la condizione del bilancio in equilibrio per far parte della rete nazionale, fa immaginare una certa scrematura. Lo fa capire un dato: oggi le società di gestione in Italia sono 33, di cui 17 in perdita.

Ma che cosa cambia per i passeggeri? Potenzialmente nulla nell'immediato; ma l'attribuzione di un ruolo definito per ciascun aeroporto potrà attivare investimenti, all'interno e all'esterno degli scali (da parte dei vettori, degli enti pubblici, dei privati), che potranno migliorare ricettività e funzionalità delle aerostazioni e arricchire l'offerta. La nuova classificazione, va detto, è a costo zero.



**PROGETTI** L'aeroporto di Malpensa



Peso: 24%