

INTERVISTA | **Mario Ciaccia** | Vice ministro alle Infrastrutture

«Lo Stato userà la golden share se cambia la proprietà di Adr»

Laura Serafini
ROMA

«L'approvazione del contratto di programma di Aeroporti di Roma, con i 12,5 miliardi destinati al potenziamento dello scalo di Fiumicino, aumenta la competitività e l'attrattiva del nostro Paese. È previsto che nei prossimi 10 anni contribuisca, anche attraverso l'indotto, alla crescita per 4 miliardi e aumenti l'occupazione di 32 mila persone». Il vice ministro alle Infrastrutture, Mario Ciaccia, non nasconde la soddisfazione per il buon fine del piano che apre la strada nel contempo ad aumenti delle tariffe aeroportuali di 10 euro a passeggero a partire dal prossimo anno. E non si sottrae alle domande sulle clausole e ricadute di quell'accordo con la società che fa capo alla famiglia Benetton. «Non credo che la Commissione europea sollevi obiezioni su questo contratto che, come il caso di Sea (Milano) e Save (Venezia), è stato stipulato in deroga alla direttiva europea sulle tariffe aeroportuali - osserva Ciaccia -. C'è stato un approfondimento con Bruxelles: abbiamo spiegato che la deroga non è sugli obiettivi, ma sulle procedure e si rende necessaria per i tre maggiori scali al fine di colmare l'enorme gap infrastrutturale e accelerare gli investimenti. E' stata la Ue a suggerire, vista la necessità di fare presto, di mettere un limite temporale alla chiusura i contratti in deroga (che si è tradotto nel termine del prossimo 31 dicembre, ndr). Credo che se Bruxelles si attiverà sarà per vigilare che l'applicazione dei contenuti non sia distorta».

Sono previste clausole per impedire cambi di proprietà non graditi del concessionario? «È meglio evitare che lo Stato si intrufoli nei meccanismi del cambio di proprietà -

risponde -. Le ricordo che per i settori strategici, come sono le infrastrutture, è vigente la golden share varata da questo Governo».

Il via libera al contratto di programma di Adr è arrivato

venerdì scorso, dopo che la società ha minacciato attraverso il presidente, Fabrizio Palenzona, ogni azione per tutelare i propri diritti. E questo a seguito di alcune modifiche richieste dal dicastero dell'Economia, come, ad esempio, la revisione delle regole per calcolare le tariffe ogni 10 anni (la concessione scade nel 2044). «L'impianto del contratto è rimasto in linea di massima quello approvato lo scorso 25 ottobre dall'Enac - spiega Ciaccia -. Non si può mettere un recinto troppo stretto. Il concessionario deve avere la certezza di regole durature per potersi finanziare sul mercato. E ci tengo a sottolinearlo: il piano di Adr è autofinanziato».

Alcuni correttivi sono stati però richiesti dal ministero per le Infrastrutture nelle scorse settimane. «Abbiamo fatto presente alla società i criteri previsti nel decimo allegato sulle infrastrutture al documento di economia e finanza approvato lo scorso 20 settembre - conferma -. In base ai quali non possono essere realizzati nuovi scali laddove si possa sopperire potenziando altre infrastrutture preesistenti». Adr ha così provveduto a cancellare dal piano lo scalo di Viterbo, che doveva essere realizzato nel 2019, dirottando le risorse su Fiumicino, che dovrà ospitare anche i voli low cost, lasciando a Ciampino il ruolo di city airport.

Il piano di sviluppo prevede l'investimento di 12,5 miliardi entro il 2044 (di cui 2,5 entro il 2016). «Circa quattro miliardi sono destinati al potenziamento di Fiumicino sud - spiega il vice ministro - 7,5 miliardi

all'ampliamento a nord con la realizzazione di una nuova pista e 500 milioni a Ciampino. Nel 2020 sono previsti 50 milioni di passeggeri (quest'anno si è arrivati a 37 milioni, ndr) per toccare 100 milioni nel 2038. Sarà di cruciale importanza garantire che un simile aumento dimensionale sia supportato da un potenziamento dei collegamenti con la città e con le altre destinazioni italiane dei passeggeri in transito da Fiumicino».

Le compagnie aeree obiettano che gli aumenti tariffari previsti siano eccessivi. «Anche questo è un mito che va sfatato - replica Ciaccia -. Non possiamo diventare la Bengodi dei vettori. Penso che i passeggeri siano disposti a spendere qualche spicciolo in più per avere un aeroporto e servizi all'altezza di una capitale europea».

Entro fine anno il Governo deve approvare il piano degli aeroporti. Ci saranno scali che chiuderanno? «I criteri generali verranno approvati dal Governo - risponde - poi il piano avrà un iter parlamentare. Oggi in Italia ci sono 100 scali: penso che si potranno chiudere ben più dei 40 scali stimati in precedenti valutazioni. Entro fine anno spero che si possa approvare anche il contratto di Save».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PROSPETTIVE

«Il via al contratto di programma di Adr aumenta la competitività del nostro Paese»

IL SISTEMA

«Oggi in Italia ci sono 100 scali: penso che se ne potranno chiudere ben più dei 40 già stimati»