

Mobilità in cielo, terra e mare

Passera taglia: meno aeroporti per tutti

Il ministro detta la linea (non nuova) sui trasporti: razionalizzazione degli scali, spinta sull'intermodalità con le ferrovie e fondi solo per le opere strategiche che ci collegano all'Europa

LA RIFORMA INCOMPIUTA DEL 2007

DA DECLASSARE

Passeggeri per aeroporto

Alghero	94.232	Napoli	488.556
Ancona	42.001	Olbia	116.196
Bari	176.657	Palermo	367.053
Bologna	320.275	Parma	11.726
Bolzano	6.020	Perugia	2.486
Brescia	14.225	Pescara	28.388
Brindisi	63.828	Pisa	280.132
Cagliari	188.378	R. Calabria	49.001
Crotone	7.928	Rimini	23.139
Cuneo	2.877	Siena	872
Firenze	174.675	Torino	259.835
Foggia	597	Trapani	24.665
Forlì	53.462	Treviso	119.022
Genova	105.856	Trieste - Ronchi Dei L.	58.562
Lamezia T.	119.029	Verona	223.233

TOTALE: 3.422.906

INTERNAZIONALI

ROMA FIUMICINO	2.724.609
MILANO MALPENSA	1.820.475
MILANO LINATE	839.455
VENEZIA	597.446
CATANIA	474.003
ROMA CIAMPINO	452.759
BERGAMO	439.847

**TOTALE:
7.348.594**





■ ■ ■ NINO SUNSERI

■ ■ ■ Cento aeroporti in Italia sono decisamente tanti. Soprattutto se nella realtà solo 47 ospitano regolari voli di linea e, di questi, appena venti sono quelli che contano. Da soli assorbono più del 95% del traffico. Troppi in ogni caso. Così ieri Corrado Passera nella sua prima audizione parlamentare come ministro dei Trasporti ha annunciato che occorre tagliare e concentrare l'offerta. «Non possiamo andare avanti così. Con la filosofia di un aeroporto in ogni provincia». Il governo lavorerà per avere aeroporti «anche pochi, ma in grandi centri, che possano tenere collegata l'Italia al resto del mondo».

Il progetto lanciato da Passera non è nuovissimo. Già Alessandro Bianchi, ministro dei Trasporti con Prodi (rappresentava i Comunisti di Oliviero Diliberto) si era dato da fare per preparare un progetto. L'obiettivo principale era quello di salvare Alitalia strozzando le compagnie low cost. Il piano non ebbe tempo di vedere la luce. Solo molta carta e molti studi. I risultati di allora sono identici a quelli di ora.

In Italia ci sono troppo scali: basti



pensare che da Torino a Trieste c'è una distanza di 600 chilometri e ben nove piste. Abbastanza naturale che qualcuna, come il Gabriele D'Annunzio di Brescia stia per morire infettando anche il Catullo di Verona che ne ha il controllo. A Brescia non atterra un aereo di linea da un anno. Al Gino Lisa di Foggia sostanzialmente da mai. Nonostante questo ogni Provincia vorrebbe averne uno. Viterbo, Grosseto, Siena, ma anche Agrigento nonostante nell'isola funzionino già gli scali di Palermo e Catania cui di recente si sono aggiunti Trapani e Comiso. Ma perchè questa proliferazione? Per la semplice ragione che danno prestigio alle amministrazioni e consentono di organizzare un po' di consenso durante la fase di costruzione e poi con le società di gestione. Ora la parola d'ordine lanciata da Passera è quella di tagliare e razionalizzare. Ma soprattutto migliorare i servizi visto che nessun aeroporto italiano è raggiunto dalla metropolitana. Solo in qualche caso c'è un treno e il servizio non è sempre efficiente.

Ora, invece, bisogna fare il salto di qualità. Puntando proprio sui binari. Dunque avanti tutta con la Tav, nonostante le proteste nella Val di Susa («Rispetteremo piani e tempi»). Avanti anche con la Napoli-Bari. E, soffermandosi sugli interventi infrastrutturali al Sud, denuncia: «E' paz-

zesco come ci stiamo perdendo l'opportunità di essere una super piazza logistica nel Mediterraneo».

Non solo. «Pazzesca» è anche la quantità di risorse europee che l'Italia rischia di «perdere entro l'anno». E questo è «mortificante e vergognoso». «Il governo è impegnato per

impedirlo anche se sarà difficile salvare tutto. Cerchiamo di raccattare tutto ciò che è possibile e concentrarsi su Fs, digital divide e istruzione», assicura il ministro riferendo che la questione sarà al centro del prossimo incontro con i Presidenti delle Regioni del Sud. Intanto, come primo atto, il Cipe «ha sbloccato 12,5 miliardi di cose vere, di cantieri e di cose già approvate e questa è una cosa che vorremo fare periodicamente». Fatti concreti, insomma. Non annunci. Così come sono un fatto concreto gli 800 milioni che danno una boccata d'ossigeno al trasporto pubblico locale. Servono a compensare, almeno in parte, i tagli e che consentono alle Regioni di «iniziare l'anno». Altro pilastro alla base della politica dei trasporti sono le liberalizzazioni. «La parola chiave è liberalizzazione e ben regolata», sintetizza Passera. Occorre «costruire un contesto unico europeo in tutti i settori, soprattutto nei trasporti. Occorre creare spazi di comune attività e comune concorrenza».