



CATANIA Verrà anche riqualificata la pista dello scalo etneo **Ammodernamento di Fontanarossa** **La Sac investirà 90 milioni di euro**

CATANIA. Disco verde dal Cipe al Piano di investimenti in autofinanziamento predisposto dalla società di gestione dell'aeroporto internazionale di Fontanarossa. Si tratta di un programma di intervento, complessivamente, da 90 milioni di euro che riguardano sia strutture proprie dell'aeroscalo che altre a servizio dell'aeroporto. Lo sblocco dei fondi è stato formalizzato ieri sera con l'approvazione da parte del Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, del contratto di programma quadriennale (2012-2015) stipulato fra Enac e Sac. La somma che dovrà investire la Società aeroporti Catania - che in questi anni ha

avuto al suo fianco Mediobanca in qualità di advisor finanziario - ammonta a 90 milioni di euro. «Sono numerosi e strategici i progetti da realizzare - sottolinea con soddisfazione Gaetano Mancini, presidente della SAC - per questo accogliamo con soddisfazione la notizia e diamo atto al Cipe di aver gestito in questa fase con attenzione e puntualità i progetti infrastrutturali dell'aeroporto di Catania».

Il primo step del programma è fissato a novembre di quest'anno con i lavori di riqualificazione della pista che prevedono il rifacimento della pavimentazione a cominciare dalle fondazioni che risalgono a circa cinquanta anni

fa e sono inevitabilmente usurate. La riqualificazione della pista prevede il miglioramento dei piazzali e, soprattutto, la realizzazione delle strip laterali: accorgimenti tecnici che garantiscono maggiori condizioni di sicurezza nel caso in cui l'aeromobile andasse fuori pista.

Nel programma figura anche la riqualificazione della vecchia aerostazione "Morandi" e la realizzazione di nuovi parcheggi: il multipiano nell'area del terreno comunale dove oggi ha sede il campo di calcio Fontanarossa (e che da quasi un anno ospita, temporaneamente, una comunità di famiglie rom) e la sopraelevazione del parcheggio P4.

L'ultimo dei progetti prevede la realizzazione di un grande parco fotovoltaico (28 mila metri quadrati, quasi 3 ettari) sulla copertura della sopraelevazione del parcheggio P4. L'obiettivo è quello di ridurre i consumi di energia da fonti tradizionali.



L'aeroporto di Fontanarossa



Vendola e Minervini «Positivo il bilancio di Aeroporti di Puglia»

● «Noi oggi presentiamo non solo una dato di traffico passeggeri strepitoso, Bari e Brindisi sono i due aeroporti che dal 2006 al 2011 crescono di più in assoluto battendo tutti gli altri scali, ma presentiamo anche una società che consolida il proprio patrimonio infrastrutturale, che si modernizza continuamente, che ogni giorno apre un cantiere e apre una sfida, una società che ha quasi un milione di euro in attivo». Lo ha detto il governatore **Nichi Vendola** al termine dell'assemblea degli azionisti di Aeroporti di Puglia alla quale ha partecipato insieme con l'assessore alle infrastrutture **Guillermo Minervini**. Il bilancio è stato approvato.

«Noi siamo in una condizione assolutamente straordinaria - ha aggiunto Vendola - la Puglia può affermare di avere l'insieme delle sue società e delle sue agenzie in una condizione che è controcorrente. Difficile trovare una sola società partecipata da una Regione che non sia in profondo rosso. In Puglia non è così». Gli aeroporti di Puglia hanno registrato un utile di esercizio di 921.908 euro, pari a un incremento del 30% rispetto al 2010 e nell'ultimo anno i passeggeri in arrivo e partenza negli scali pugliesi sono stati 5.847.817, a fronte dei 5.076.699 del 2010, con un incremento del 15,2% su base annua, rispetto al +6,4% a livello nazionale.



Decollano i project bond un tesoretto da 200 miliardi per far ripartire la crescita *I 27 pronti a ricapitalizzare la Bei*

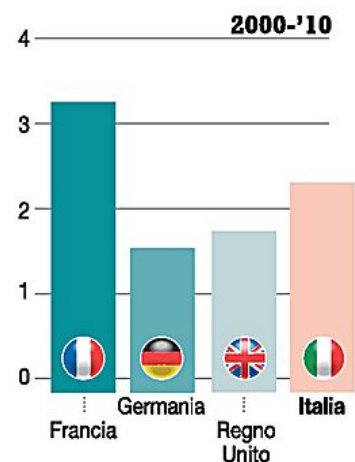
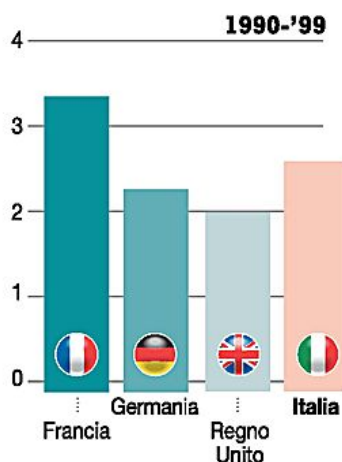
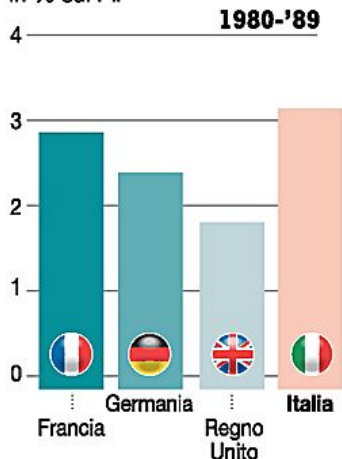


MAURIZIO RICCI

3

L'andamento

Gli investimenti in infrastrutture
in % sul Pil





ROMA — Le convulsioni greche, il collasso spagnolo, la vittoria di Hollande, le difficoltà politiche della Merkel in Germania, l'insistenza di Mario Monti e, dall'Fmi, di Christine Lagarde. Il risultato degli scossoni che, nelle ultime due settimane, hanno, ancora una volta, investito l'Europa è che, per la prima volta da mesi, i paesi dell'euro non sembrano avviati a tentare di uscire dalla crisi, schiacciando solo il pedale dell'austerità. Soprattutto, l'altro pedale, quello della crescita, dopo le parole, si sta riempiendo di contenuti concreti, fino a far intravedere l'abbozzo di una possibile strategia di rilancio dello sviluppo e di riequilibrio fra i diversi paesi, in grado di superare le secche della diffidenza di Berlino.

Il primo passaggio di questa strategia — e anche quello su cui

Bruxelles rilancia le obbligazioni legate alle infrastrutture da collocare presso banche e fondi

sembra più facile trovare rapidamente un accordo — sono i project bonds. Sono strumenti che non hanno niente a che vedere con gli Eurobonds, di cui si è a lungo parlato. Gli Eurobonds sarebbero titoli che vengono emessi dall'insieme dei paesi dell'area euro, per finanziare (a tassi più bassi, data la maggiore affidabilità di Eurolandia) il debito pubblico di un singolo paese. Una forma di condivisione del debito, a cui, sinora, la Germania si è opposta con forza. I project bonds andrebbero, invece, a finanziare singoli progetti di infrastrutture e si ripagherebbero, in linea di principio, da soli. E' uno strumento già largamente in uso, nel mondo finanziario: una società presenta un progetto al mercato e lo finanzia con obbligazioni, garantendo il prestito con il valore dell'opera e il rimborso di capitale e interessi con i relativi proventi. Nell'esempio più semplice, quello di un'autostrada, con gli incassi dei pedaggi.

La Commissione, a Bruxelles, ne parla da un paio d'anni e aveva anche ipotizzato di lanciare, per questa via, investimenti per 1500-2000 miliardi di euro entro il 2020. Le cifre di cui si parla in questi giorni sono molto più contenute, anche se rispettabili: circa 200 miliardi di euro. Il grosso di questi soldi, naturalmente, dovrebbe venire da investitori privati, in particolare investitori

istituzionali, come banche e fondi pensione. L'esborso effettivo, da parte dei governi europei, sarebbe limitato ad una iniezione di 10 miliardi di euro nel capitale della Bei (anche se l'ipotesi di decidere già la settimana prossima è stata ieri esclusa dai ministri finanziari dei 27).

Il meccanismo è ancora in discussione, ma potrebbe essere il seguente. Grazie a questi nuovi

soldi, la Bei emette obbligazioni sul mercato e, con il ricavato, aiuta a finanziare questi progetti privati. O garantendo le loro obbligazioni (in pratica, mettendo a disposizione un fondo a cui possono attingere, se gli incassi dell'opera non sono sufficienti ai rimborsi) o con un prestito vero e proprio che, però, verrebbe rimborsato solo successivamente agli investitori privati, in

caso di default del progetto.

Quali infrastrutture verrebbero finanziate? E' il punto più delicato: quelle di cui si parla sono un potenziamento della banda larga di Internet e una razionalizzazione della rete elettrica europea, anche per tener conto del boom dell'energia da fonti alternative. In ogni caso, un piano di investimenti, finanziato dai project bonds, avrebbe il doppio vantaggio di migliorare il potenziale di crescita europea a lungo termine e di mobilitare, nell'immediato, appalti e commesse.

Lo stesso risultato si otterrebbe, su scala nazionale, svincolando, come ha più volte chiesto Monti, le spese pubbliche per investimenti dai vincoli di bilancio fissati a livello europeo. E' il secondo capitolo di una possibile strategia di sviluppo. Il terzo, di cui si è cominciato a parlare in incontri informali a Bruxelles, è un allentamento di quei vincoli,

Schaeuble non crede all'austerità: salari e inflazione più alti in Germania per ridurre gli squilibri

spostando il loro raggiungimento uno o due anni più avanti e dando così la possibilità, a paesi come Spagna e Italia, di dare più respiro all'economia. Il quarto riguarda solo la Germania, ma è cruciale. Il grosso degli economisti ritiene impensabile che l'area euro ritrovi la via dello sviluppo se tutti i paesi contemporaneamente adottano una rigida austerità. Se Italia e Spagna stringono la cinghia, la Germania deve allentarla, accettando una politica espansiva e tassi d'inflazione più alti — e non più bassi, come oggi — degli altri paesi. Per la prima volta, Berlino sembra aprire uno spiraglio in questo senso. Il ministro delle Finanze, Schaeuble, si è speso a favore degli aumenti salariali per i lavoratori tedeschi. «È bene — riconosce Schaeuble — che i salari in Germania crescano più in fretta che negli altri paesi. Questi aumenti servono anche a ridurre gli squilibri all'interno dell'Europa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA