

Aeroporti. La società che gestisce lo scalo romano torna a chiedere adeguamenti tariffari

Adr: disservizi senza investimenti

Gianni Dragoni

ROMA

«L'aeroporto di Fiumicino è al limite della capacità operativa e a rischio di frequenti *black out*». L'allarme è stato lanciato dall'amministratore delegato della società di gestione **Aeroporti di Roma** (Adr), Lorenzo Lo Presti.

Un completo *black out*, con l'interruzione di energia elettrica, «c'è stato lunedì poco prima delle 8, è durato 26-27 minuti», ha detto Lo Presti. «Si è bloccato un po' tutto. Il terminal 1 è quello che ne ha risentito di più, quindi i no-

stri clienti di **Alitalia** sono stati i più penalizzati».

L'amministratore delegato di Adr ha fatto l'insolita autodenuncia del disservizio al convegno «Quale futuro per gli aeroporti italiani?», organizzato da Sita e

LA SITUAZIONE

Il Ceo Lo Presti: Fiumicino «è al limite della capacità operativa e a rischio di frequenti *black out*»
ma è pronta all'ampliamento

università di Bologna. Con ciò Lo Presti ha rilanciato la richiesta del contratto di programma con il governo che riconosca aumenti tariffari come contropartita a un piano di investimenti da 12,1 miliardi entro il 2044, di cui 2,5 miliardi nei primi dieci anni. Alcuni analisti esprimono però dubbi sulla capacità di Adr di rispettare tali promesse, visto che in dieci anni, dal 2001 al 2011, la società ha speso un miliardo, tra investimenti e manutenzioni.

Adr puntualizza che non spenderà un euro se non ci saranno au-

menti di tariffe, di circa 8 euro per passeggero, equivalente a -50 per cento. «Sono quattro anni che i nostri azionisti non prendono un dividendo. Abbiamo speso un miliardo in dieci anni in autofinanziamento, non abbiamo ricevuto un euro di aumento di tariffe. Se il contratto di programma non arrivasse i *black out* saranno più frequenti. Sarà una situazione a rischio».

Secondo il capo dell'ufficio legislativo del ministero dei Trasporti, Gerardo Mastrandrea, «l'impegno del ministro Corrado

Passera e del vice, Mario Ciaccia, è di chiudere al più presto per i contratti di programma di Roma e Venezia». Si è parlato anche del «piano degli aeroporti», uno studio dell'Enac che circola da quasi tre anni, ma non è ancora stato adottato come piano del governo.

Il sistema italiano, soffre di frammentazione del traffico commerciale in 44 aeroporti, insufficienti collegamenti con la ferrovia, solo in sei scali c'è il treno e solo uno è collegato all'alta velocità (Malpensa via Milano, ma con poche corse): problemi già segnalati nel 2007 nel «piano generale della mobilità», ha rilevato Anna Masutti, docente di diritto della navigazione all'università di Bologna, che persistono, mentre c'è un «piano nazionale degli aeroporti» che è frutto di

uno studio dell'Enac ma non è ancora stato fatto proprio dal governo. Insomma, molti piani, pochi fatti concreti.

Masutti ha evidenziato diversi «elementi che condizionano» un piano degli aeroporti, due in particolare: le previsioni di forte crescita del traffico nel sistema milanese, a 75 milioni di passeggeri nel 2030 rispetto ai 19 milioni di Malpensa e 9 milioni di Linate nel 2011, sono «un'ipotesi realizzabile solo con una preferenza del sistema milanese di tutti i passeggeri del nord Italia che intendano recarsi in altri hub europei»; poi c'è «il futuro assetto proprietario della principale compagnia aerea: se Alitalia fosse acquistata da Air France il centro della decisione si sposterebbe a Parigi».