



L'Enac ha convocato i vertici di Adr e Alitalia per fare il punto sulla situazione dell'aeroporto di Fiumicino

*Abbiamo ricevuto dal Comitato FuoriPISTA e pubblichiamo*

Dopo i gravi incidenti di questa estate, dall'incendio del T3 all'interruzione del servizio per l'incendio esterno fino ai piccoli e grandi malfunzionamenti che costantemente accadano all'interno dell'aeroporto, si è scatenata tra ENAC, AdR e Ministero dei Trasporti (MIT) la corsa a chi la spara più grossa. Questa volta la gara dei numeri non è sui passeggeri ma sugli investimenti.

Stampa e televisioni hanno riportato con grande evidenza le dichiarazioni secondo cui il degrado attuale è dovuto alla mancanza di investimenti per vent'anni, situazione imputabile al ritardo con cui è stato firmato il Contratto di programma sulla fine del 2012. Praticamente: "piove governo ladro!".

In realtà dai documenti ufficiali in nostro possesso risulta che da quando la società AdR è stata privatizzata, (cioè dal 2000 e fino al 2011) i soldi avrebbero dovuto esserci. Intanto dagli introiti derivanti dalla tassa d'imbarco (versata da ogni passeggero); inoltre dagli investimenti previsti per un importo globale di 1.446 miliardi di lire (equivalenti a poco meno di 747 milioni di euro). E ancora con il denaro risparmiato dalla diminuzione accordata nel 2005 di ben il 75% del canone di concessione proprio per finanziare gli ammodernamenti necessari.

Se gli investimenti non sono stati fatti da vent'anni come dichiarato da ENAC e dal MIT che fine hanno fatto i soldi? Sono stati dirottati altrove magari per ripagare l'ingente debito oltre 1750 milioni di euro contratto da AdR con le banche?

I diversi ministri dei Trasporti che si sono succeduti e l'ENAC, ente appositamente preposto, che controlli hanno effettuato? Ci auguriamo che la Corte dei Conti che ha già in corso una inchiesta approfondita sulla grave questione del "raddoppio dell'aeroporto", voglia prendere in considerazione anche questi aspetti.

E veniamo ai giorni nostri. Con la firma in extremis della Convenzione-Contratto di programma

ENAC-Adr dal dimissionario Monti, nella notte del 21 dicembre 2012, è stato autorizzato un aumento della “tassa d’imbarco” di ben 10 euro in media a passeggero da utilizzare appunto per l’ammodernamento dell’aeroporto (progetto “Fiumicino Sud”).

Con quali risultati a distanza di quasi tre anni è sotto gli occhi di tutti.

Secondo la Convenzione-Contratto di programma, AdR nel periodo 2012-2021 deve investire complessivamente 3 miliardi e 100 milioni; di questi, nel sottoperiodo 2012-2016 AdR per contratto deve fare investimenti per 886,465 milioni di euro (contro i 500 milioni di euro dichiarati da Enac e i 1.107 milioni di euro dichiarati in audizione dal Ministro Delrio). Nei fatti, nel 2014 dovevano essere fatti investimenti per 214,033 milioni di euro ma Adr, secondo quanto riportato nel suo stesso resoconto annuale, ne ha spesi solo 157,747 milioni di euro, con buona pace dell’ENAC e del MIT, che anzi hanno autorizzato un rinvio di alcune opere al sottoperiodo successivo: 2018-2021. Naturalmente nel più completo silenzio da parte di tutti.

Peraltro stiamo sempre parlando di investimenti finanziati con i soldi dei passeggeri derivanti dalla tassa d’imbarco con i suoi periodici adeguamenti.

Come è noto, il Comitato FuoriPISTA si è sempre dichiarato a favore di un aeroporto efficiente e non più grande e si augura che Fiumicino possa realmente diventare un vero hub intercontinentale con una capacità di più di 70 milioni di passeggeri/anno, cioè oltre alle previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti appena approvato.

Ma perché ciò avvenga è necessario trasferire i voli low cost in un aeroporto a ciò dedicato – come peraltro richiesto da Ethiad-Alitalia – e realizzare effettivamente gli investimenti in programma senza ulteriori e compiacenti rinvii.

Non vorremmo che nel bailamme generale qualcuno arrivasse a sostenere che proprio a causa del malfunzionamento dell’attuale aeroporto è necessario costruirne uno nuovo di zecca, magari accanto a quello vecchio, raddoppiandolo, e magari affidandolo in concessione proprio agli stessi che hanno ridotto il Leonardo da Vinci nelle attuali condizioni. Facendo felice una unica famiglia, quella dei Benetton al centro di un bel conflitto di interessi che li vede contemporaneamente, mediante Atlantia e AdR, ente espropriante che con soldi pubblici ricompenserebbe se stessi per l’esproprio di circa 1000 ettari dei terreni di cui sono proprietari proprio in zona raddoppio.