

# IL CRAC DELLE PARTECIPATE



# Il flop degli aeroporti locali: decollano sprechi e stipendi

*Da Brescia a Foggia, gli scali senza passeggeri che accumulano perdite milionarie. E le Regioni aprono il portafoglio. Il record di Aosta: volano solo 5 persone al mese*

**Paolo Bracalini  
Mariateresa Conti**

■ Mai atterrati all'aeroporto di Aosta? È molto probabile, visto che in un anno ci passano 62 persone, 5 al mese, praticamente una persona a settimana (dati Enac sull'anno 2013). Nello scalo intitolato all'aviatore e politico Corrado Gex, la Regione Val D'Aosta - proprietaria - ha investito più di 30 milioni, ma senza riuscire a farlo mai decollare. Nel 2013 doveva riaprire la linea Aosta-Roma ma al momento non c'è nulla: «L'aeroporto è aperto, se passa un aereo che vuole atterrare è possibile, ma voli commerciali ancora non ce ne sono» spiega al telefono una addetta. Intanto la Regione paga. Ma non è un caso isolato. Tra le partecipate messe peggio, finite nel dossier di Cottarelli, è frequente trovare le società di gestione aeroportuale. Scali minuscoli, magari a pochi chilometri da altri più battuti, e perciò snobbati dai passeggeri. Come l'aeroporto Gabriele D'Annunzio di Montichiari (Brescia), a poca distanza da quello di Bergamo e da quello di Verona, in un'area che da Milano a Venezia conta uno scalo ogni 40 km (oltre ai treni ad Alta velocità).

L'aeroporto di Montichiari, gestito dalla società Catullo Spa (a sua volta proprietà di varie Province e Comuni) che gestisce anche lo scalo di Verona, ha perso nell'ultimo decennio più di 40 milioni di euro, con solo 7 mila passeggeri l'anno, 600 al mese circa (Malpensa, per avere un confronto, ne ha 18 milioni l'anno). Pochi biglietti ma molto personale: controllori di volo, doganieri, poliziotti, facchini... Non stupisce, quindi, che l'indice di redditività dell'aeroporto bresciano sia abridito: -217,65%.

Male anche l'aeroporto di Trieste, proprietà della Regione at-

traversola su controllata Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA. Per il 2014 si stima un buco di bilancio attorno a 1,5 milioni di euro mentre il Cda porta a casa 540 mila euro, raccontano i giornali locali. E la Regione copre i buchi e paga le compagnie per atterrare lì. Come succede altrove, anche in Puglia, con sovvenzioni regionali a Ryanair (17 milioni appena approvati) e altri vettori. Inutile però, a quanto pare, per risollevare le sorti dell'aeroporto di Foggia. Quindici passeggeri al giorno, e in calo, perdite da 2 milioni e mezzo l'anno. «Abbiamo investito tantissimo sullo scalo di Foggia per il raddoppio della pista» spiegava settembre il governatore pugliese Nichi Vendola, annunciando la riapertura dei voli per Milano e Torino. Chissà se arriveranno, oltre ai soldi pubblici, anche i passeggeri. Che finora volano su Bari, poco lontana, che offre 50 voli al giorno a prezzi più bassi grazie ai low cost.

Un problema segnalato anche dalla Corte dei Conti Ue in un recente rapporto che prende in esame gli aeroporti di Alghero, Catania, Comiso e Crotone (quest'ultimo definito «insostenibile»), tutti con un altro scalo a meno di due ore di distanza. Ma dappertutto la mappa degli aeroporti italiani (e delle società partecipate dagli enti locali che li gestiscono) presenta un profondo rosso. Come a Cuneo, dove la Geac SpA partecipata da Regione Piemonte e Provincia ha chiuso il 2013 ancora in perdita, e parecchia: -1,7 milioni. Voragini come per l'aeroporto di Parma, un altro scalo pronto per la liquidazione, che si scongiurerà solo grazie ai cinesi della Izp Technologies, pronti a sborsare 250 milioni per rilevare lo scalo. Segno meno anche per altri aeroporti minori (indispensabili?) come Lucca, Salerno, Comiso, Albenga, Taranto... Tutti partecipati da sindaci e governatori. Meno, invece, dai passeggeri.

## CORTE DEI CONTI UE

«Siti troppo vicini tra loro. Quello di Crotone? Insostenibile, va chiuso»