IL DOSSIER DI CASSA DEPOSITI E PRESTITI

"Solo per gli aeroporti servirebbero 80 miliardi"

ROSARIA AMATO

ROMA. Quinto in Europa per infrastrutture e volumi di traffico, il sistema aeroportuale italiano è però «frammentato e disorganico». Non solo: se non si interviene adesso «sull'incremento della capacità», entro i prossimi anni i problemi di congestione degli scali sono destinati ad aumentare portando al «decadimento dei livelli di servizio», con evidenti conseguenze «sull'economia e la competitività nazionale». Sono le conclusioni di uno studio della Cassa Depositi e Prestiti: se infatti il 2014 si è chiuso con un traffico passeggeri superiore ai 150 milioni di unità, le stime per il 2030 parlano di 170 milioni, troppi se non si interviene sugli aeroporti e sulle infrastrutture di accesso. Già adesso infatti gli aeroporti «risentono di tempi di accesso rallentati per ragioni legate al traffico locale e a una viabilità inadeguata».

Un piano del governo in effetti c'è, ricorda la Cdp, e identifica i costi del fabbisogno infrastrutturale in 80 miliardi di euro: il 48% per l'accessibilità viaria, il 41% per l'intermodalità, solo l'11% si riferisce alle infrastrutture aeroportuali in senso stretto. Di particolare urgenza gli interventi sui livelli di intermodalità, attualmente «complessivamente inadeguati e molto distanti dagli standard europei»: sono accessibili su ferro infatti solo Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Palermo, Pisa, Torino e Ancora.

E' importante però il ruolo che verrà giocato dai privati. Il sistema italiano presenta un aspetto particolare: accanto ai due grandi hub principali, Roma Fiumicino (che comunque con i suoi 38 milioni di passeggeri movimenta la metà del traffico rispetto a Londra Heathrow, che l'anno scorso ne ha gestiti 73,4) e Milano Malpensa, ci sono molte infrastrutture di medie dimensioni che gestiscono flussi di traffico compresi tra 1 e 5 milioni di passeggeri per anno, un po' poco per diventare appetibili per gli investitori privati. Cdp identifica un ruolo di rilievo per i privati per il sostegno e lo sviluppo del sistema, ma solo nei grandi aeroporti. Il pubblico invece dovrebbe «sostenere, in tutto o in parte, gli investimenti per lo sviluppo dell'intermodalità e dell'accessibilità agli scali come previsto dal Piano Nazionale per gli Aeroporti». Mentre le amministrazioni locali potrebbero avere un ruolo importante «nella partecipazione al capitale delle aziende di gestione degli scali più piccoli». Per gli aeroporti piccoli si auspicano anche operazioni di accorpamento e di razionalizzazione, ma lo studio Cdp ne riconosce comunque l'indispensabilità in un Paese come l'Italia, dove per ragioni geografiche («una penisola lunga e stretta con un'orografia complessa e un territorio insulare esteso»), e per carenze infrastrutturali «in molti casi l'accessibilità ad ampie aree territoriali è assicurata prevalentemente dal trasporto aereo». Intervenire dunque subito per evitare il collasso futuro (già ce ne sono le avvisaglie), ma anche per migliorare l'impatto del sistema aeroportuale sull'economia: al momento il contributo alla formazione del Pil è di circa il 3,6%, al di sotto della media Ue del 4,1%, molto al di sotto del 5,4% della Danimarca e del 5,7% dell'Irlanda.

"Bisogna intervenire entro 5 anni per evitare di perdere la sfida con gli scali europei"

L'allarme della Cassa depositi e prestiti: servirà l'aiuto anche dei privati

INVESTIMENTI La Cdp denuncia la mancanza di investimenti nelle strutture aeroportuali

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.