

PROCEDURA D'INFRAZIONE Il governo italiano ha due mesi di tempo per spiegare come mai l'Enac decide tutto e vigila su se stesso. Mentre l'Authority Trasporti è senza poteri

Aeroporti, l'Ue processa lo strapotere di Vito Riggio

» GIORGIO MELETTI

La lettera è arrivata come una bomba sulla scrivania del ministro dei Trasporti Graziano Delrio, mettendolo in grandissimo imbarazzo per i motivi che vedremo. La Commissione europea sta preparando una procedura d'infrazione contro l'Italia per la mancata applicazione della direttiva del 2009 (sei anni fa) che regola le tariffe aeroportuali. Questione apparentemente molto tecnica che però contiene una domanda politica assai concreta: chi comanda negli aeroporti italiani? E soprattutto: chi fissa le tariffe che le compagnie aeree (e quindi i passeggeri) devono pagare per decolli e atterraggi in infrastrutture che rappresentano monopoli naturali?

IL RITRATTO del sistema italiano vergato dai tecnici di Bruxelles è impietoso. Un'analisi molto complessa di leggi, decreti, regolamenti e commi può essere così riassunta. La direttiva n. 12 del 2009 stabilisce che le tariffe devono essere stabilite da un'autorità indipendente, oppure che, se stabilite dal governo, siano impugnabili dalle compagnie aeree davanti all'Autorità indipendente. L'Italia ha nominalmente recepito la direttiva, ma la sta violando platealmente. Nello stesso 2009 infatti, con un decreto legge, ha stabilito che l'Enac (Ente nazionale aviazione civile) definisca con i concessionari degli aeroporti i cosiddetti Contratti di programma, che fissano gli impegni del gestore a investire su infrastrutture e servizi e il rela-

tivo quadro tariffario che deve remunerare quegli investimenti. La legge italiana ha stabilito anche che le tariffe fissate dall'Enac con contratti di programma, non sono impugnabili davanti all'Authority dei Trasporti.

Una legge del 2012 aveva anche stabilito che la competenza sulle tariffe sarebbe passata all'Authority indipendente al momento della sua entrata in funzione, che risale ormai a gennaio 2014. Ma in una lettera del maggio scorso il governo italiano ha comunicato a Bruxelles che intende lasciare le tariffe subordinate allo strapotere del presidente dell'Enac, Vito Riggio, fino alla scadenza dei contratti di programma: cioè fino al 2020 per gli aeroporti di Milano (Linate, Malpensa e Orio al Serio), fino al 2021 per quelli romani di Fiumicino e Ciampino.

Lo strapotere della satrapia aeroportuale di Riggio è da tempo nel mirino dei critici ma gode di una protezione politica blindata. Proprio ieri una interrogazione del senatore M5S Gianni Girotto ha espresso preoccupazione a Delrio per il fatto "che lo stesso ente sia contemporaneamente controllore e controllato e quindi in evidente conflitto di interessi". Tempo fa il capo di Ryanair Michael O'Leary, uno dei maggiori clienti degli aeroporti italiani, ha criticato il presidente dell'Enac in modo più ruvido: "Riggio è un'idiota. Cerca di proteggere Alitalia bloccando Ryanair".

LA PROCEDURA d'infrazione Ue getta sabbia negli ingranaggi di un sistema di potere finora oliatissimo. Riggio è stato messo all'Enac nel

2003 dall'allora ministro dei Trasporti Pietro Lunardi: "Un amico", disse. Ma la trasversalità del vecchio democristiano gli ha consentito di passare indenne ogni passaggio d'epoca. Compagno di liceo a Palermo dell'ex leader Cisl Sergio D'Antoni, sindacalista lui stesso, consigliere comunale, deputato, sottosegretario. Un lungo corso politico pendolando tra Roma e la Sicilia, con un alto senso di sé: ha raccontato che nel 1992 "il giorno dell'uccisione di Lima, Falcone mi chiamò per dirmi che mi voleva mettere sotto scorta".

Dopo aver conquistato la poltrona Enac se l'è vista confermare dal governo Prodi nel 2007, poi il governo Monti l'ha nominato commissario e nel 2013 il governo Letta l'ha rinominato presidente. È sempre piaciuto a tutti.

Ma è con l'ascesa di Matteo Renzi che Riggio ha fatto tombola. Ha pilotato l'amico argentino Eduardo Eurnekian alla conquista dell'aeroporto di Firenze, caro al premier e presieduto dall'amico Marco Carrai. Ha ingaggiato un braccio di ferro con la regione Toscana per l'allungamento della pista di Peretola. Ma soprattutto ha saputo incastonare

questo *idem sentire* con il giglio magico nella sua ambizione di non essere solo il controllore della sicurezza - vero ruolo dell'Enac - ma il vero e proprio regista di un settore decisivo dell'economia.

L'ULTIMA SORTITA è stata la raccomandazione a Carrai di annettere - dopo l'aeroporto di Pisa - anche quello di Bologna. Promuove fusioni, propugna privatizzazioni (di cui l'amico Eurnekian è pronto ad approfittare).

Fedelissimo

Il presidente ha aiutato l'amico di Renzi, Carrai, a proteggere gli scali aerei toscani

re), decide investimenti e tariffe. Tutto contro la legge europea. Adesso tocca a Delrio dare spiegazioni a Bruxelles. Sapendo che dare ragione alla Commissione europea equivarrebbe a un pugno nello stomaco non solo a Riggio ma anche a Carrai e ai suoi amici stretti.

Twitter@giorgioeletti





La coppia

Vito Riggio ha messo a punto con Fabrizio Palenzona, presidente di Adr, il contratto di programma che fissa le tariffe degli aeroporti fino al 2020 (per Linate, Malpensa e Orio al Serio) e al 2021 (per Fiumicino e Ciampino)

.....

Sempre in pista Vito Riggio (Enac) e il presidente di Adr, Fabrizio Palenzona *LaPresse*