

IL DECRETO RISPUNTA IN PARLAMENTO MA IL GOVERNO PRESENTA DUE TESTI DIVERSI

# Pasticcio sul piano aeroporti

*Dopo mesi di attesa il provvedimento è alle Camere per l'ok prima del via libera definitivo in Cdm. Ma per tenere conto delle richieste degli enti la versione finale è diversa da quella già approvata. Più morbida*

DI LUISA LEONE

**N**on c'è pace per il piano aeroporti. Il decreto che dovrebbe sfoltire la giungla dei 90 scali oggi presenti sul territorio italiano, dopo essere riemerso da un oblio durato mesi, rischia di essere di nuovo travolto dalle polemiche. Era il settembre del 2014 quando l'allora ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, presentava lo schema di decreto per razionalizzare la rete degli aeroporti nazionali, eppure il testo è arrivato in Parlamento, per i necessari via libera prima dell'approvazione definitiva, solo pochi giorni fa. Peccato che, dopo lunghi mesi di gestazione e di confronto con gli Enti locali (tramite la Conferenza Unificata Stato-Regioni), alle commissioni siano stati presentati due testi diversi, quello che ha già avuto il primo via libera del Cdm e quello frutto della negoziazione con le amministrazioni locali. Il che in prima battuta ha portato sconcerto nella commissione Lavori pubblici del Senato, dove il testo ha iniziato a essere esaminato il 9 giugno, tanto che in quell'occasione la discussione si è chiusa a stretto giro con la richiesta dei senatori al governo di indicare quale dei due testi avrebbe dovuto essere preso in considerazione e quindi discusso e votato. Il giorno successivo il viceministro Riccardo Nencini ha spiegato che il testo da prendere in considerazione è il secondo, quello

elaborato per tenere conto delle preoccupazioni degli enti locali. Il risultato è che il testo che dovrà essere approvato e poi entrare finalmente in vigore è più morbido di quello precedente, sia perché inserisce anche Torino nella lista degli scali di interesse nazionale, portando



Una veduta dell'aeroporto di Fiumicino

il totale a 38 dai 31 delle prime bozze, sia perché prevede una clausola transitoria che potenzialmente rende l'elenco ulteriormente ampliabile. Il comma 9 del nuovo testo, infatti, prevede che «in sede di prima applicazione» i gestori degli scali esclusi abbiano un anno di tempo per dimostrare di avere i requisiti per ottenere il rango di aeroporto nazionale. Il che significa avere un ruolo funzionale nel bacino di riferimento, con una specializzazione o vocazione ben definita; poter contare su un piano industriale che dimostri la sostenibilità economico-finanziaria della società di gestione (almeno su un triennio) oppure garan-

tire la continuità territoriale in aree particolarmente disagiate. Sono questi infatti i criteri in base ai quali sono stati individuati i 38 scali considerati di rilevanza nazionale nell'ultima versione del decreto, di cui tre intercontinentali (Roma, Milano Malpensa e Venezia) e 12 di particolare rilevanza strategica. Proprio tra questi ultimi è stato inserito in corsa anche Torino,

a condizione che «si realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie av/ac tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanza con l'aeroporto intercontinentale di Malpensa, finalizzato a sviluppare sinergie di sviluppo reciproco», si legge nella relazione illustrativa. Un'aggiunta che rischia di scatenare una valanga di richieste di nuove eccezioni da parte dei parlamentari eletti nei territori che hanno visto il loro aeroporto declassato a rango regionale. Il decreto prevede infine che gli scali fuori dalla lista saranno trasferiti alle Regioni, in ottemperanza al federalismo demaniale. (riproduzione riservata)

