This page was exported from - CittàInsieme
Export date: Thu Apr 18 10:21:11 2024 / +0000 GMT

Cul-de-SAC. Sulla privatizzazione dell'Aeroporto

Il ricordo, la conoscenza e soprattutto le conseguenze dei processi di privatizzazione avvenuti nel biennio 1992-1993 dovrebbero indurre la nostra classe dirigente a scelte ed affermazioni **più prudenti** quando si parla di alienazione o cessione di beni pubblici. In quegli anni, infatti, si posero le basi per il più grande piano di privatizzazione che ci sia mai stato in Italia al ?nobile? scopo di rimpinguare le casse statali, riducendo così l'ingente debito statale e rendere l'apparato pubblico più efficiente. I risultati a distanza di 25 anni sono **visibili a tutti**.

L'Aeroporto di Catania è strategico per il nostro ruolo nel Mediterraneo

È di alcuni mesi fa la dichiarazione del presidente della Regione Siciliana in cui affermava come la privatizzazione della società che gestisce l'Aeroporto di Catania, la S.A.C. ? Società Aeroporto Catania s.p.a., dovesse essere attuata subito! Tesi corroborata oltre che dai vertici dell'ENAC anche dal presidente della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, principale azionista della SAC, preoccupato di non riuscire a pagare le pensioni ai dipendenti della Camera stessa, e dal Sindaco della Città Metropolitana di Catania che ritiene la cessione delle quote in capo all'ex Provincia ?l'unico modo per dare ossigeno a un ente senza bilancio da tre anni?. Adesso però il Governo regionale schiaccia sul pedale del freno, chiedendo **maggiore chiarezza e trasparenza**, trattandosi di una delle più importanti infrastrutture del nostro Paese.

L'Aeroporto di Catania ha avuto nell'ultimo anno più di 9 milioni di passeggeri, con 83 vettori aerei diversi che servono 96 destinazioni nazionali ed estere e proprio per questi numeri è stato inserito nella lista fra i 12 aeroporti italiani di **rilevanza strategica per l'interesse nazionale**. Il problema è che, nonostante una gestione che parrebbe oculata da parte del management, a giudicare dalla chiusura del bilancio 2017 con un utile di 8,68 milioni, sembra non ci siano i soldi per quelle necessarie opere infrastrutturali di ammodernamento di cui lo scalo ha fortemente bisogno. L'unica soluzione - dicono tutti in coro - è addossare tale onere ad un soggetto privato che, a differenza dell'ente pubblico, è per definizione più ?efficiente?.

Come movimento di società civile che quotidianamente segue (e subisce) gli innumerevoli disservizi in cui questa terra versa, siamo consapevoli dell'ancestrale inefficienza degli enti pubblici locali e ciononostante avanziamo **forti perplessità** su una cessione tout-court dello scalo catanese.

Dubbi condivisi anche da Alexander De Juniac, ex amministratore delegato di Air France-KLM e ora direttore generale della IATA (International Air Transport Association) il quale così si esprime sulla ?leggerezza dei governi? nell'attuazione della privatizzazione degli scali aeroportuali: ?*Se pensate che privatizzare gli aeroporti sia un modo di finanziare la loro crescita siate prudenti; imparate dagli errori del passato; proteggete questo importante bene nazionale con una regolamentazione blindata che dia la priorità all'interesse nazionale. Per dirla senza peli sulla lingua, non abbiamo visto una privatizzazione di un aeroporto che abbia pienamente soddisfatto le aspettative. E i nostri associati sono molto frustrati, non ne possono più*?. E ancora: ?*E' un dato di fatto che gli aeroporti ai primi 5 posti nelle classifiche internazionali per la qualità dei servizi sono tutti in mano pubblica*?.

Prendiamo **il caso della Grecia**, di cui si è da poco tempo concluso il processo di salvataggio. A che prezzo è avvenuto?

Nel 2015 in Grecia il governo di Tsipras, dopo un fugace momento di ribellione, ha ceduto alle richieste della Troika in cambio di liquidità per onerare i debiti miliardari contratti con banche d'affari straniere. Da allora Tsipras ha attuato un massiccio programma di privatizzazioni in cui rientravano la cessione dei principali aeroporti greci. Non è un caso che adesso la maggior parte degli aeroporti greci siano in mano ad aziende tedesche, una di queste è la **Fraport**, società che gestisce l'aeroporto di Francoforte e che per il 51% è pubblica (e che, guarda caso, risulterebbe - secondo la ricostruzione de La Sicilia del 30 ottobre - tra le società più interessate alla vendita del nostro Aeroporto). I principali scali greci sono stati quindi (s)venduti ad una società a maggioranza

pubblica tedesca. In pratica hanno consegnato **ad un altro Stato** il controllo marittimo e commerciale di un'intera nazione. Inoltre, nonostante le salvifiche privatizzazioni, il potere d'acquisto delle famiglie greche è crollato del 29%, è aumentata la tassazione sui rediti medi, la disoccupazione giovanile è al 40% e il 22% della popolazione è a rischio povertà.

Passando dalla Grecia alla Magna Grecia la situazione economica non cambia bensì peggiora e, a giudicare dai risultati ottenuti, **chiediamo accoratamente** al presidente Musumeci e al Sindaco Pogliese di non procedere frettolosamente e superficialmente in una questione estremamente delicata per l'interesse nazionale, oltre che per l'interesse di noi siciliani.

Si apra un **confronto aperto e trasparente** su altre possibili soluzioni, come per esempio collocare sul mercato borsistico una parte delle azioni SAC, prestando attenzione a mantenere saldamente in mano pubblica il controllo della società. Potrebbe, forse, essere un buon compromesso, cedere una partecipazione sociale di minoranza e avere così i proventi per gli ammodernamenti infrastrutturali necessari? Iniziamo a parlarne.

CittàInsieme

?

Lettera pubblicata su La Sicilia ed Argo Catania (pdf)