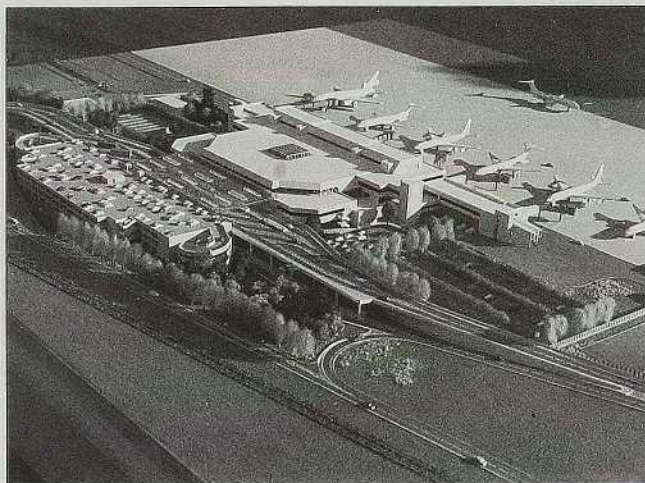


Progetti per l'immediato futuro

Iniziativa Sagat per l'aeroporto di Torino



Il nuovo scalo aereo di Caselle a Torino

Porte aperte alla Sagat per nuovi azionisti privati. La società che gestisce l'aeroporto di Caselle chiede agli ambienti dell'imprenditoria di appoggiare nei fatti la filosofia di apertura e concorrenzialità che vuol caratterizzare il rinnovamento dello scalo. L'invito è rivolto dall'amministratore delegato Mario Parenti, impegnato a realizzare il progetto che prevede la creazione di nuove strutture: «Non chiediamo sovvenzioni a fondo perduto — assicura — vogliamo attrarre capitali e garantire una loro remunerazione. Il nostro aeroporto è un polo di attività indotte, che crea ricchezza, valore aggiunto. Faremo fra breve uno studio per documentarlo».

Il complesso degli investimenti ritenuti indispensabili dalla società per rendere il nodo di comunicazione dell'area torinese competitivo ed europeo ammonta a 140 miliardi, per la maggior parte sostenuti dalla Sagat, che ha acceso un mutuo di 15 miliardi con la B.E.I. La sola nuova aerostazione passeggeri costa 52 miliardi e 996 milioni, revisione prezzi esclusa. Lo Stato ha contribuito con uno stanziamento di 24 miliardi. «Troppo pochi — dice Parenti — Se ci riferiamo alle cifre, si po-

trebbe pensare che Caselle abbia un ruolo marginale per Roma. Oltre al recente finanziamento, abbiamo avuto dal governo centrale 11 miliardi, una decina di anni fa, poi più nulla». Sensibile invece alle esigenze dello scalo è stato però il Comune, che ha contribuito con 16 miliardi e 960 milioni.

«Dei politici locali non possiamo lamentarci — prosegue l'amministratore delegato — peraltro la pubblica amministrazione locale coincide con i nostri azionisti. Oltre al Comune, che ha quasi il 51 per cento del pacchetto azionario, vi sono Provincia e Regione, che detengono un altro 25 per cento. Il resto è Fiat, Unione Industriale, Camere di Commercio, Banche ed Alitalia».

Il piano di ristrutturazione è ampio. Prevede la costruzione di un parcheggio multipiano per 3000 autovetture, già avviato, che sarà pronto l'anno prossimo a poca distanza dalla nuova aerostazione. Questa sarà situata poco più indietro rispetto alla vecchia, che in seguito verrà abbattuta per fare spazio al parcheggio degli aerei. La nuova struttura dovrebbe entrare in servizio nel 1993, per servire circa 3 mi-

lioni e mezzo di passeggeri l'anno. Alcune installazioni sono già in attività, come la centrale elettrica, quella termica, la torre di controllo, la nuova palazzina per gli uffici, l'hangar e la radioassistenza ILS, utile ad operare anche con precarie condizioni atmosferiche.

Ulteriori ampliamenti sono in cantiere per far fronte a richieste di mercato, con costi a parte. «Abbiamo in progetto la costruzione di un hangar e di piazzali per l'Eurofly — ricorda Parenti — e stiamo calcolando in questi giorni gli investimenti necessari. Si sa che nuove attività ne portano. Per esempio, l'Alibù pare essere interessata a Torino. Se questa società sceglierà il nostro scalo dovremo essere pronti con le strutture necessarie».

Caselle punta inoltre a potenziare i servizi a favore degli uomini di affari, che oggi rappresentano già il 75 per cento degli utenti. «In vista del 1993 — afferma Parenti — le compagnie aeree abbattano i prezzi per conquistare altre fette di mercato, ma l'utenza d'affari richiede anche puntualità e tempestività. L'aumento degli aero-taxi lo dimostra e noi dobbiamo essere in grado di assecondare la clientela, qualificando le particolari caratteristiche dello scalo».

La «deregulation» del 1994, che prevede la liberalizzazione delle tratte e delle tariffe, non aumenterà solo la concorrenza fra le compagnie aeree, ma anche fra gli scali. «Ben venga possibilità di praticare tariffe di assistenza senza un regime di monopolio — dice Parenti — perchè la nostra scelta di differenziarsi nelle prestazioni ci consentirà di attrarre nuove compagnie e di diventare un'alternativa molto valida a Milano».

La vicinanza con lo scalo della Malpensa «diventerà un vantaggio» nota l'amministratore delegato, «perchè il polo milanese ora è intasato. Il traffico cresce e dovrà essere decentrato. L'utenza in eccesso verrà "dirottata" su di noi». Vi sono però ancora problemi burocratici da risolvere, quali quelli che derivano dalla congestione e dal mancato adeguamento organizzativo dei vari enti attivi negli scali aeroportuali. Parenti lamenta «un'incredibile quantità di dipendenze, del ministero degli Interni, della Sanità, delle Finanze. Tutti hanno ruoli ben precisi, ma manca un'autorità che li coordini per raggiungere un unico fine: il servizio dell'utenza».