

INCHIESTA / LA VENDITA DEL COLOMBO

Così il socio privato fa volare Capodichino

Nell'aeroporto di Napoli traffico raddoppiato in 15 anni

NAPOLI. Il piccolo miracolo di Napoli si chiama Capodichino, l'aeroporto che quindici anni fa era ridotto a «un suq arabo» in mano a partiti e politicanti di malaffare e poi fu affidato per volontà dell'allora sindaco Antonio Bassolino alla gestione privata della British Airports Authority. Risultati: in 15 anni da 2,5 milioni di passeggeri a 5,7

milioni, da 400 dipendenti a quasi 800. Il «socio di mestiere» britannico ha investito 215 milioni di euro. *Il Secolo XIX* è andato a verificare la realtà di Capodichino proprio mentre a Genova impazza il dibattito sulla cessione ai privati (obbligata dalla legge) delle quote del Cristoforo Colombo in mano all'Autorità portuale.

DALLA GESTIONE PUBBLICA ALLA SVOLTA

Napoli, l'aeroporto rinato con gli inglesi

In quindici anni raddoppiati dipendenti e passeggeri

L'INCHIESTA

dalla nostra inviata

GILDA FERRARI

NAPOLI. «C'è stato un tempo in cui il consiglio di amministrazione dell'aeroporto si teneva a Poggioreale». In questa battuta c'è molto della storia di Napoli Capodichino, il primo aeroporto d'Italia a passare da una gestione pubblica a una gestione privata. Quindici anni fa Capodichino contava 2,5 milioni di passeggeri e poco più di 400 dipendenti. Oggi lo scalo viaggia verso i 5,7 milioni di passeggeri e impiega quasi 800 lavoratori, al netto di quelli in servizio presso le attività commerciali (che saliranno a 50 il 21 marzo e che impiegano altre 150 persone).

A stravolgere il volto e la mente di quello che appariva come «suq ara-

bo» sono stati 215 milioni di euro di investimenti e un socio di mestiere - la British Airports Authority - tra i più forti e qualificati del trasporto aereo. Prima del fondo F2i, prima degli spagnoli di Ferrovial e prima ancora degli inglesi della Baa, il controllo bulgaro della Gesac era in mano a Comune e Provincia di Napoli, insieme con oltre il 90% delle quote.

«Ma a comandare erano soprattutto i partiti. - ricorda oggi Antonio Cepparulo della Filt Cgil, uno dei sindacalisti che gestì il passaggio - Capodichino era un covo del malaffare: assunzioni e appalti seguivano la logica del sistema clientelare».

Tangentopoli portò all'arresto di molti uomini di partito, compresi Giosi Gaudio (Psi) e Mauro Aurichio (Dc), rispettivamente presidente e amministratore delegato della Gesac. «La decisione di affidarsi ai privati maturò perché non avevamo né soldi né know-how per dare allo

scalo il futuro che meritava», racconta Antonio Bassolino.

Fu proprio l'ex sindaco di Napoli riletto poi, nel '98, con il 78% delle preferenze a lanciarsi nell'avventura, nonostante l'opposizione interna alla sua maggioranza di Rifondazione e Verdi. Decapitato dagli arresti, nel '95 il vecchio cda fu sostituito da un nuovo board guidato da Mauro Pollio (ex manager Barilla) cui fu affidato il compito di spianare la strada alla privatizzazione. «Mi si affidò il compito di sanare l'avvilente situazione in cui era precipitato lo scalo: assunzioni pagate, appalti fasulli, a Capodichino ho visto di tutto». Prima l'azionista pubblico, poi gli anni della crescita con Baa, quindi Ferrovial e oggi F2i. L'ingegner Pollio è sopravvissuto a tre passaggi di proprietà, insieme a quasi tutti i lavoratori.

«Non è stato semplice. - dice - Uno scontro duro, per affrontarlo chiesi garanzie forti al Comune. Sono di

formazione liberale, ma non credo che la privatizzazione sia buona a prescindere. Ci sono aeroporti gestiti dal pubblico che funzionano e scali in mano ai privati che non funzionano. Fanno la differenza *know-how* e investimenti». Mestiere e soldi. Questo cercavano Bassolino e il suo assessore al Bilancio Barbieri quando si misero a caccia di un partner industriale. L'interlocutore fu intercettato anche sfruttando la strada diplomatica: con Capodichino gli inglesi del gruppo Baa sbarcarono per la prima volta sul mercato italiano.

«Si sposarono alla perfezione il no-

stro e il loro interesse - ammette Pollio - Fu un matrimonio felice, sorretto da una fortissima volontà politica. Vendere quote perché si è obbligati per legge non è un buon inizio. Noi con Baa siamo diventati grandi. Con Ferrovial abbiamo avuto una fase di stallo e se non fosse arrivato un partner affidabile come F2i - dico la verità - non so se avrei accettato il rinnovo dell'incarico».

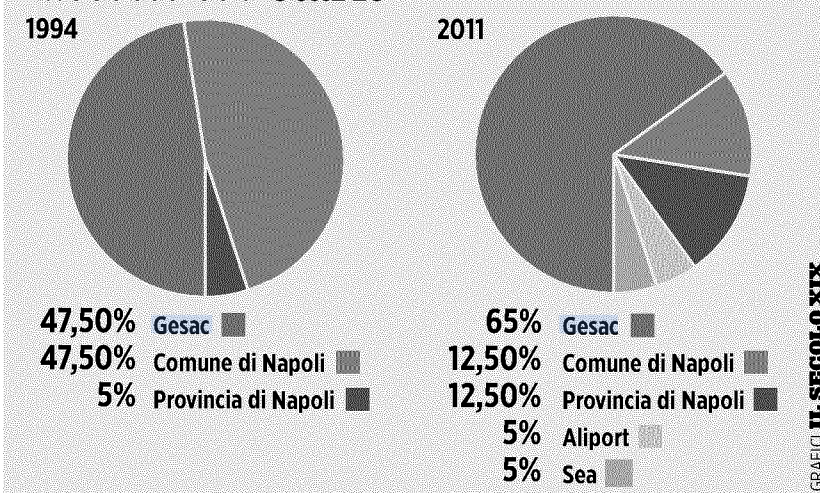
Quanto «grande» sia diventato l'aeroporto di Napoli lo dicono i numeri: l'aerostazione è raddoppiata e con essa passeggeri, addetti, fatturato. A 15 anni di distanza dal grande

salto molti degli oppositori hanno cambiato idea. Non lo ha fatto l'ex consigliere e assessore comunale (Fi) Franco Bianco. «Capodichino fu svenduto a Baa per 150 miliardi di lire senza un bando di gara. - osserva - Ora è arrivato Gamberale e il Comune ancora non ha in mano il piano industriale di F2i. I risultati ottenuti a oggi, per carità, sono evidenti, ma ciò non toglie che il tutto avrebbe dovuto essere gestito con maggiore attenzione e trasparenza. Mica sono tutti i soci di mestiere sono come Baa».

gilda.ferrari@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

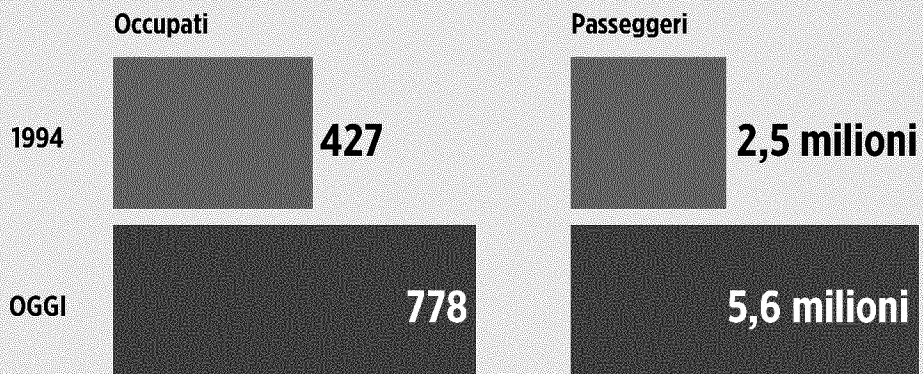
L'assetto societario



I numeri dell'operazione



IL CONFRONTO



* 15 esercizi saranno inaugurati il 21 marzo 2011

LA CRONOLOGIA

Innesadimento del nuovo cda di Gesac con l'obiettivo di lavorare alla privatizzazione dell'aeroporto di Napoli Capodichino

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
------	------	------	------	------	------	------

MARZO 1997 - LA PRIVATIZZAZIONE

Comune e Provincia di Napoli vendono a Baa per 150 miliardi di vecchie lire. Baa Italia ve

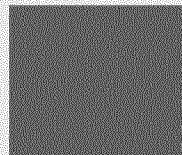


1994



OGGI

Area dell'aerostazione (mq)

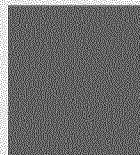


14 mila
(su 1 piano)

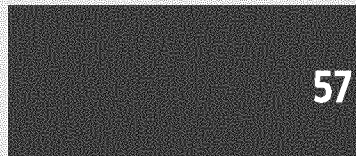


30 mila
(su 1 piano)

Check in



22

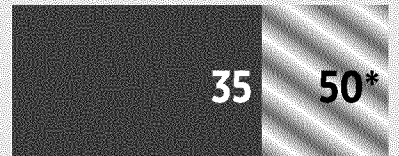


57

Attività commerciali



1



35

50*

GIUGNO 2006

Il gruppo spagnolo Ferrovial acquista il gruppo Baa

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Baa Italia (Baa Plc) il 70% del capitale in ragione del 35% ciascuno
e il 5% a Interporto Campano di Nola (che sarà poi trasferita ad Aliport)

DICEMBRE 2010

Ferrovial cede il 65% delle quote
a F2i per 150 milioni di euro