



RADDOPPIO DELL'AEROPORTO: OPPORTUNITA' O DISASTRO? Fregene, 20 febbraio 2010

Sintesi

Per prima cosa ringraziamo tutti coloro che hanno reso possibile questa iniziativa: innanzitutto, la scuola che ci ha concesso la sala, quindi il preside, i docenti e il personale e poi tutti i volontari che hanno collaborato alla realizzazione di questo evento.

Apriamo i lavori con la lettura della lettera di augurio che ci è stata inviata ieri dal Comitato che si oppone alla costruzione del mega-aeroporto di Viterbo; nel farlo diamo anche l'idea di come intendiamo muoverci come Comitato FuoriPISTA: stabilendo cioè rapporti di solidarietà e collaborazione con le altre forze che si stanno facendo carico del problema del trasporto aereo in tutta la Regione Lazio.

Il mio compito oggi è di introdurre i lavori di questo pomeriggio, presentando il Comitato FuoriPISTA e illustrando il programma dei nostri lavori.

Il Comitato FuoriPISTA

- Chi siamo? Il Comitato è composto tutto da volontari, è un comitato spontaneo di cittadini, al quale hanno aderito:
 - molti abitanti del Comune di Fiumicino (Maccarese, Fregene, Torre in Pietra e Aranova, Focene, ecc): alcuni di questi sono i discendenti dei primi bonificatori soprattutto veneti che resero abitabili queste terre; altri sono persone che vi abitano ormai da più generazioni; altri ancora sono romani che hanno lasciato la città in cerca di una migliore qualità della vita.
 - agricoltori delle aziende medie e piccole che svolgono le loro attività sul territorio;
 - persone sensibili alla salute dei cittadini ed alla tutela dell'ambiente.

Non siamo contrari per principio preso allo sviluppo ma neppure insensibili al territorio, alle sue vocazioni e alle potenzialità che le sue risorse offrono anche per le future generazioni.

Abbiamo organizzato noi questo incontro allo scopo di informare la cittadinanza, ma in una certa misura l'abbiamo fatto perché nessun altro si è assunto il compito di farlo; come cittadini ci aspettavamo che i nostri rappresentanti locali ci informassero di quello che stava succedendo, ci rassicurassero e ci spiegassero. Invece, malgrado le nostre richieste non è successo niente. E così ci siamo mossi noi.

- Il comitato è nato circa 2 anni fa: il primo compito è stato di accertare le voci che circolavano sulla costruzione di una nuova pista, voci che rapidamente sono poi diventate voci sull'ampliamento di Fiumicino. Abbiamo quindi chiesto alla Regione – alla Provincia – al Comune – e all'Enac di accedere, in nome della legge sulla Trasparenza alla documentazione in loro possesso. Nel giugno 2009 finalmente abbiamo potuto visionare il progetto preliminare presso l'ENAC e ci siamo potuti rendere conto delle dimensioni del progetto di sviluppo aeroportuale.

Oggi intendiamo tentare di porre risposta alle seguenti domande:

- Cos'è Fiumicino 2 (o Nord)?
- Sono credibili le prospettive di lavoro ventilate?



Il piano di Raddoppio dell'Aeroporto



“Il sistema di Fiumicino Nord dovrà comprendere le infrastrutture complementari di supporto alle attività aeroportuali e di servizio al passeggero (hotel, ecc), uffici e strutture.

Considerando una superficie totale di 1300 ettari, si indicano a scopo esemplificativo le percentuali delle aree da prevedere:

- Airside (Piste di volo, piazzali, vie di rullaggio, aree di rampa, area deposito logistica carburanti, etc) : 88%
- Sistema Terminal: 2.3 %
- Parcheggi veicoli: 1.5 %
- Servizi complementari: uffici, strutture di supporto: 8.2 %”

Su 1300 ettari di nuovo aeroporto, l'8,2% è destinato a hotel, uffici, centri congressi, negozi, etc. Si tratta di 106,6 ha, quindi 1.066.000 mq.

Altra significativa fonte di profitto è l'indennità di esproprio prevista per aree non edificabile (agricole). La legge prevede, a favore del proprietario che accetta l'indennità offerta, il beneficio della triplicazione del valore agricolo medio (art 45 D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327) nel caso in cui il proprietario rivesta la qualifica di coltivatore diretto o di imprenditore agricolo a titolo principale.

Considerato che Benetton ha acquistato la Maccarese, 3300 ettari, incluso tutto il borgo vecchio, per circa 93 miliardi di vecchie lire e che per realizzare il piano ADR, l'ENAC dovrebbe espropriare più di 1000 ettari alla Maccarese SpA (Benetton), sarebbero sufficienti 5€/mq per rientrare dell'intero investimento iniziale (5€/mq * 1000 ettari = 50 milioni € > 93 miliardi di lire).



I terreni su cui dovrà nascere il nuovo aeroporto sono della Maccarese Spa. che a sua volta appartiene ad Edizione Srl, holding della famiglia Benetton.

La costruzione del nuovo aeroporto è promossa, pianificata e governata da ADR SpA che, attraverso una serie di scotole cinesi (Edizione Srl, Sintonia Sa, Investimenti Infrastrutture Spa, Gemina Spa) è controllata dalla famiglia Benetton.

Quindi:

i Benetton (Maccarese SpA) cedono la terra al triplo del valore agricolo medio, terra che entra nelle disponibilità dei Benetton (ADR SpA) per la costruzione del nuovo Aeroporto.

Ma chi finanzierà il piano?

“L'aumento delle tariffe è di vitale importanza per garantire la possibilità ad AdR di ricorrere al mercato dei capitali per avere dei finanziamenti, ha detto Franco Giudice (Direttore Generale ADR). Parte del progetto sarebbe finanziato dai diritti di atterraggio e parte dai ricavi generati dai negozi e dalle concessioni. Il resto si finanzierebbe tramite finanziamenti bancari o titoli obbligazionari, ha dichiarato Giudice, senza fornire dettagli al riguardo.”

“ADR SpA riuscirà finalmente ad ottenere quest'anno un aumento delle tariffe aeroportuali che contribuiranno all'investimento di 3,6 miliardi di euro (\$5 miliardi) in un progetto per il raddoppio della capacità dell'aeroporto di Roma Fiumicino” (fonte: ADR - Bloomberg)

Il costo per il ponte sullo stretto di Messina è stimato in circa 6 miliardi di euro (poco più della linea C della metropolitana di Roma e molto meno della Tav Torino Lione – fonte pontedimessina.it).

Il piano di raddoppio dell'aeroporto di Fiumicino rappresenta quindi una delle grandi opere. Una grande occasione di profitto per costruttori e latifondisti che nulla ha a che vedere con i problemi dell'aviotrasporto.

Il presidente dell'Unione degli Industriali di Roma, Aurelio Regina, il 24 novembre 2009 all'Assemblea generale che si è svolta nell'Avio 6 di Alitalia a Fiumicino, a riguardo si è espresso così:

" ... stiamo progettando una grande città che comincia molto prima di Roma, una metropoli proiettata verso il mondo capace di essere motore di ricchezza, fulcro di innovazione, motivo di fierezza per tutti gli italiani".

L'Esca del Lavoro

Una delle ragioni che vengono portate per sostenere davanti ai cittadini il raddoppio dell'aeroporto è quella delle grandi opportunità che il progetto avrebbe di creare moltissimi nuovi posti di lavoro.

Nelle nostre intenzioni, l'incontro di oggi è finalizzato ad approfondire proprio questa tematica che è di grande interesse per tutti noi. Ci siamo chiesti se i dati forniti da adr e relativi a un aumento portentoso di posti di lavoro sono attendibili e credibili. Se si tratta di prospettive realistiche o di propaganda.

ADR prevede un incremento costante e significativo di passeggeri (60 milioni nel 2020 e 100 milioni nel 2040) e si basa sull'ipotesi (non accertata né su dati scientifici né osservativi) che per



ogni milione di passeggeri in più si creano 1000 posti di lavoro (In questo conteggio la movimentazione di 100 Kg di merce è equiparata a quella di 1 passeggero).

Se questa ipotesi fosse veritiera, ai 37.467,629 movimentati attualmente tra Fiumicino e Ciampino dovrebbero corrispondere 37,467 occupati diretti. In realtà gli occupati diretti oggi risultano essere 2.623 (di cui 1988 a tempo indeterminato, 635 a tempo determinato e 43 in cassa integrazione. Mancano all'appello ben 34,844 occupati diretti!

Componente di Traffico	Sistema (Fiumicino+Ciampino)	WLU/anno
Movimenti (n.)	377.420	
Passeggeri (n.)	36.162.000	36.162.000
Merce Tot (Kg)	130.562.958	1.305.629
N° dipendenti (n.)	2.623	
N°pass/N° medio personale impiegato	13.786	

(Proiezioni annuali da Rapporto ADR I° semestre 2009)

Per il prossimo futuro, sulla base del rapporto attuale n°di passeggeri/n°medio di persone occupate – considerato un tasso annuo di efficienza del 1%, - si deduce che il valore atteso di occupati, nell'anno 2020, con 60 milioni di passeggeri, sarebbe soltanto di 3.979 e nell'anno 2040, con 100 milioni di passeggeri sarebbe soltanto di 6.000.

Ne risulta che la leva del lavoro è incerta e strumentale.
Non è questa, cioè, la priorità di questo progetto.

Il tema del lavoro è stato ripreso dagli autori del docu-film "**Tutti giù per aria**" che hanno dato conto della vicenda Alitalia-CAI e delle sue ripercussioni sull'occupazione.

Si è infine sviluppato un ampio dibattito che ha visto, tra gli altri, l'importante contributo di WWF Lazio (Alessandro Urbani, Antonio Rotundo), WWF Litorale Romano (Francesco Loutieri e Gabriella Villano), Legambiente Nazionale (Maurizio Gubbiotti) e Legambiente Lazio (Lorenzo Parlati).

Come Comitato ci ripromettiamo di dare seguito ad altre iniziative pubbliche sulle altre problematiche sollevate dal Progetto di Raddoppio di Fiumicino, quale quella della **Salute** messa in pericolo dall'inquinamento acustico e chimico-fisico, e quella della Tutela delle risorse **ambientali e paesaggistiche**.

