

**! Berlusconi: per litigare bisogna essere in due, per divorziare basta uno. Ma Fini adesso giura eterno amore**

www.ilfattoquotidiano.it



Martedì 27 aprile 2010 - Anno 2 - n° 124  
 Redazione: via Orsario n° 10 - 00193 Roma  
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818230

€ 9,90 DVD + € 1,20 - Arretrati: € 2,00  
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1 comma 1 Roma/Aut. 1/142/2009

# LE PISTE D'ORO DI FIUMICINO

## Tre nuovi tracciati per il Leonardo da Vinci 10 miliardi, danno ambientale, nessuno ne parla

26 Aprile

di Antonio Padellaro

Alcuni lettori lamentano l'assenza di un editoriale sul 25 aprile, festa della Liberazione, data che dovrebbe essere particolarmente cara a noi del Fatto. Lo è sicuramente, ma volevamo riflettere meglio sulle tante autorevoli parole dette domenica per evitare considerazioni puramente celebrative. Poiché quando pensiamo alla Resistenza ci vengono in mente non fanfare e pennacchi ma le lettere dei condannati a morte e quelle disperate invocazioni, "mamma aiutami", scritte sui muri con le unghie e con il sangue e conservate come reliquie nel museo di via Tasso a Roma. Cominciamo da Berlusconi. L'anno scorso nel paese di Onna distrutto dal sisma indossò il fazzoletto della brigata partigiana Masiella. Questa volta è partito "dai nostri Padri costituenti che, dopo la vittoria degli alleati sul nazifascismo, col contributo militare, politico e morale della Resistenza, seppero accantonare le differenze politiche e sancirono un compromesso fondato sull'antifascismo". Espressioni, sostiene qualcuno, dettate da un preciso disegno: tagliare l'erba "di sinistra" sotto i piedi di Gianfranco Fini e proporsi come unico interlocutore dell'opposizione: con un duplice obiettivo: le famose riforme condivise e la corsa al Quirinale. Sulla bocca del premier Resistenza e Antifascismo possono anche sembrare espressioni di plastica. Ma è comunque un progresso da parte di chi ancora poco tempo fa liquida la Carta come un reperto cattocomunista di stampo resistenziale. Di ben altro spessore l'intervento di Giorgio Napolitano centrato sul rapporto stretto tra Liberazione e unità nazionale, anche qui con un riferimento alle riforme da fare insieme. Ma forse nel 25 aprile c'è un legame ancora più indissolubile. Quello tra Patria e Antifascismo. Volerci tutti bene è un programma vasto e auspicabile. Ma a noi piace ricordare che in Francia chi è contro la Resistenza è considerato un traditore. Che la Marsigliese è l'inno nazionale imposto dalla Rivoluzione. E che in Germania l'apologia del nazismo è reato. Non possono esserci condivisioni tra chi ha combattuto per la libertà di tutti e coloro che difendevano la dittatura. Tranne il riconoscimento che i partigiani hanno "liberato" anche i fascisti. Come hanno ben compreso le migliaia di giovani accorsi a Gattatico per ricordare il sacrificio dei fratelli Cervi.

**1300 ettari da asfaltare, un milione di metri cubi di nuove costruzioni. Obiettivo: passare da 36 milioni a 100 milioni di passeggeri**

di Alessandro Ferrucci

Terra. Aria. Acqua. Manca il fuoco, per completarci i quattro elementi. Ma ci sono i soldi. Tanti, tantissimi, forse come non se ne sono mai visti prima. Anche oltre i 6,3 miliardi del "Ponte di Messina". pag. 2-3

Accordo sul nucleare

### CON L'AMICO PUTIN PASTICCIO RADIOATTIVO



Berlusconi ha firmato un accordo sul nucleare con l'amico Putin

Nicoli pag. 7

Berlusconi: "Ho firmato un accordo sul nucleare con l'Urss". Che non c'è più. Ha firmato pure Putin, capo del Kgb

## ROSARNO. Quattro mesi fa la caccia agli extracomunitari ARRESTATI I CAPORALI DELLA RIVOLTA

**Grazie alle intercettazioni piena luce sul sistema di violenze dietro lo sfruttamento degli "schiavi" delle arance**

di Enrico Fierro e Lucio Musolino

Coperti gli schiavisti di Rosarno. Nove sono finiti in galera, gli altri - in totale 31 persone - agli arresti domiciliari. "Se dici qualcosa ti ammazzo", era la minaccia rivolta ai lavoratori extracomunitari. pag. 9



Foto: Ansa

di Massimo Fini

### PERCHÉ SPACCO TELEVISORI

Scabato io e il mio gruppo di "Movimento Zero" e de "La Voce del Ribelle" abbiamo organizzato, alle tre del pomeriggio, una manifestazione in viale Mazzini, sede storica della Rai. Con un furgoncino abbiamo portato una decina di televisori in ne ho spaccati alcuni. pag. 18

REGIONE LAZIO  
ombre sulla giunta

### Cetica e il patto sulle società della Polverini

Lillo pag. 5

CALCIOPOLI  
la sentenza di Napoli

### Perché vinceva la ditta Moggi-Giraud

Paganì pag. 14



- Dopo 184 giorni
- ancora
- nessun colpevole
- per la morte
- di un ragazzo
- nelle mani
- dello Stato

## Geronzocrazia

di Marco Travaglio

L'altro giorno il Guardagiangilli Angelino Jolie, candidato a stracciare il primato di peggior ministro della Giustizia detenuto ex equo da CastelliMastella, delirava di "privacy" e financo di Costituzione (lui che la viola ogni volta che pensa) per giustificare la sua immonda legge sulle intercettazioni. Nelle stesse ore la Sec, l'autorità americana di controllo sulla Borsa, incriminava per frode la Goldman Sachs, già nel mirino di una commissione d'inchiesta del Congresso, che si riunisce anche nei weekend per incastrare meglio la prima banca Usa, accusata di avere speculato sulla crisi finanziaria mondiale. Le prove sono le intercettazioni di mesi e mesi di e-mail scambiate da dirigenti e manager del colosso bancario nel 2007-2008, mentre i mercati americani e poi mondiali tracollavano. Mail che ricordano per sciacallaggine le telefonate dei costruttori italiani esultanti alle prime scosse di terremoto a L'Aquila. "Buone notizie!", tripudiavano due manager Goldman subito dopo il crollo dei mutui Washington Mutual. "Siamo messi bene, stiamo per fare soldi a palate!", gongolava un altro all'annuncio che le agenzie di rating avevano declassato la solvibilità di 32 miliardi di titoli. Goldman scommetteva sui ribassi del mercato: un giorno incassò 51 milioni di dollari in una botta e il direttore finanziario David Viniar festeggiò: "Ecco cosa succede a quelli che non sono corti come noi". "Corti" sono, spiega Federico Rampini su Repubblica, gli investitori che vendono allo scoperto e speculano sul ribasso. "Abbiamo guadagnato grazie alle nostre posizioni corte", brindava il chief executive di Goldman, Lloyd Blankfein, ora inquisito dal Congresso, che ha poteri d'indagine analoghi a quelli della magistratura. E lì esercita, anzi ha messo in piedi teatrini ridicoli tipo Telekom Serbia o Mitrokhin, per scovare colpevoli e complici della più grave crisi mondiale dal 1929. Commissione bipartisan: repubblicani e democratici insieme per difendere i cittadini dagli speculatori. In Italia invece la parola "bipartisan" nasce onde traffici trasversali per difendere gli speculatori dai cittadini. Negli Usa di questi scandali si occupano anzitutto il Parlamento e la Sec, poi quando occorre interviene la magistratura, che nessuno si sogna di accusare di invadenza o di accanimento o di politicizzazione (anche se i pm, i "prosecutor", sono di nomina politica), anche perché in prima battuta scartano i controlli parlamentari e amministrativi. E se non funzionano, si corre ai ripari. La Sec che, nella versione "light" voluta da Bush, non s'era accorta di truffe come quella da 65 miliardi di dollari targata Madoff, è stata rivoltata come un calzino. Ora la guida un mastino come l'ex procuratore Robert Khuzami (nominato da Obama al posto del bushiano Christopher Cox), che indaga sugli ispettori della Sec stessa, troppo impegnati a scaricare siti e film porno per scovare i truffatori di Wall Street: l'indagine colpisce e soprattutto la gestione del repubblicano Cox, eppure è stata sollecitata dal senatore repubblicano Chuck Grassley infaticabile cacciatore di e vassori fiscali (la destra è contro gli evasori). Naturalmente in Italia, con la cosiddetta "riforma" del cosiddetto ministro Alfano, che vieta di intercettare i delinquenti oltre i 60 giorni e soprattutto impone che le utenze controllate appartengano a un indagato, indagini come quelle su Goldman e Sec sarebbero proibite persino ai giudici. Figurarsi alla Consob (che ha poteri perlopiù decorativi) o al Parlamento (che, invece di fare indagini, blocca quelle altrui). Mentre in tutto il mondo vanno a casa controllori e controllati, noi ci teniamo la stessa Consob dei crac Parmalat e Cirio e delle scalate bancarie, e naturalmente gli stessi banchieri. Uno, Cesare Geronzi, coinvolto nei processi sui crac Parmalat e Cirio, s'è appena travestito da assicuratore: l'han subito promosso alle Generali. Del resto è ancora giovane: ha appena compiuto 75 anni. Può dare ancora molto, ma soprattutto prendere.



## GRANDI OPERE?

# FIUMICINO, 10 MILIARDI CON DANNO AMBIENTALE

**Tre nuove piste per il Leonardo da Vinci, un'opera più costosa del Ponte di Messina, al centro la famiglia Benetton. Ma nessuno ne parla**

di Alessandro Ferrucci

**T**ERRA. ARIA. ACQUA. Manca il fuoco, per completarli i quattro elementi. Ma ci sono i soldi. Tanti, tantissimi, forse come non se ne sono mai visti prima. Anche oltre i 6,5 miliardi stanziati per il "Ponte di Messina". No, quelli non bastano per raddoppiare l'Aeroporto di Fiumicino. Ce ne vorranno almeno 10. Eppure nessuno ne parla. Silenzio. Dagli imprenditori coinvolti, agli organi di Stato, fino a gran parte della politica. Zitti tutti. Gli unici pronti ad alzare la voce sono uno sparuto gruppo di cittadini di Maccarese e Fregene, frazioni di Fiumicino, alle porte di Roma. Sono loro a gridare "aiuto, vogliono cementificare le nostre vite". Quindi ecco la terra: per realizzare l'opera sono necessari 1.300 ettari, ora la motivazione data da Aeroporti di Roma è che il traffico aereo sulla Capitale raggiungerà, da qui al 2044, i 100 milioni di passeggeri, rispetto agli attuali 36. **Acqua:** la zona prescelta è a un chilometro, in linea d'aria, dal litorale, zona bonificata negli anni '20 da contadini veneti e ora dedicata ad agricoltura.

### LA "MACCARESE SPA" E GLI IMPRENDITORI DI TREVISO

**Agricoltura specializzata.** In mano, per oltre il 98 per cento, alla "Maccarese spa", società nata negli anni '30, di proprietà prima della "Banca Commerciale" e poi del gruppo "Iri", ma nel 1998 acquistata dalla famiglia Benetton per circa 93 miliardi "con l'impegno di mantenerla destinazione agricola e l'unitarietà del fondo", come recita l'accordo. Già, a meno di un esoproprio. "Se l'Enac (il braccio operativo del ministero dei Trasporti, ndr) dovesse decidere che e quella zona è necessaria per realizzare un'opera fondamentale per la collettività, allora verrebbero avviate le pratiche per ottenere le terre", spiega una fonte di AdR. Tecnicismi, che nascondono ben altro. Proviamo l'equazione: la "Maccarese spa" è di Benetton. Gemina a possiede il 95 per cento di AdR. Gemina è di Benetton. Cai, quindi la nuova Alitalia, sta concentrando sulla Capitale quasi tutto il suo traffico aereo nazionale e internazionale. I Benetton, dopo Air France, il gruppo Riva e Banca Intesa, sono i quarti azionisti di Cai con l'8 e 85 per cento. Insomma gli "united colors" nverrebbero allo Stato, quello che dallo Stato hanno acquistato, per poi ottenere i finanziamenti utili a realizzare un qualcosa da loro gestito e sul quale lavoreranno direttamente quanto indirettamente. "Questione di lobby, di business sulla testa delle persone - spiega Enzo Foschi, consigliere regionale del Lazio per il Pd -. Perché vede, non c'è alcuna necessità di raddoppiare, nessuna. Basterebbe organizzare meglio l'aeroporto e nell'attesa sedime. Anche così il Leonardo da Vinci sarebbe in grado di sopportare il raddoppio di passeggeri". Invece "si uccideranno le prospettive di un territorio - continua Foschi - vocato all'agricoltura, al turismo e all'archeologia, e per le necessità di pochi, di pochissimi. È una vergogna". Una vergogna "silenziosa". Come detto, il foto

imprenditori che rischiano, mettono soldi nel mercato, ma hanno bisogno di certezze". "Tariffe", la parola magica. Come conferma Gilberto Benetton: "Il tutto è vincolato nella prima fase all'ottenimento di un aggiornamento delle tariffe, nella seconda fase a una nuova convenzione che preveda anche un ritorno sugli investimenti futuri". Di chiarizione rilasciata sempre a ottobre, poco prima di un incontro ufficiale a Villa Madama, Roma. Presente anche il responsabile divisione corporate e investment banking di Intesa Sanpaolo, Gaetano Michicchi. Guarda caso "Intesa" è il terzo socio di maggioranza in Cai.

A sinistra: un aereo in manutenzione all'interno di uno degli hangar dell'aeroporto Leonardo da Vinci (Foto: Contrasto)



### LA PREOCCUPAZIONE DELLE BANCHE E LE CONDIZIONI

**I soldi ci sono.** Eccoli. Loro chiedono un adeguamento. L'adeguamento c'è. Dalla legge finanziaria presentata il 23 dicembre del 2009, si legge: "È autorizzata, a decorrere dall'anno 2010, e a decorrere dal periodo contrattuale, un'anticipazione tariffaria dei diritti aeroportuali per l'imbarco di passeggeri in voli all'interno e all'esterno del territorio dell'Unione europea, nel limite massimo di 3 euro per passeggero, vincolata all'effettuazione di un autofinanziamento di nuovi investimenti infrastrutturali urgenti". Più urgente di un raddoppio? C'è un "però": AdR ha ottenuto un incremento di imbarco pari all'inflazione e programmata del 2009 (l'1,5 per cento, quindi di 5,17 euro a 7,57). Ma secondo quanto riportato il 6 aprile da *l'Espresso* 24 Ore afferma Laura Serafini, AdR non ritiene di essere in grado di finanziare l'opera con le norme attualmente vigenti sulle tariffe. "Lo potrà fare solo con un nuovo sistema, tutto da negoziare con l'Enac entro la fine del 2010, che secondo quanto già dichiarato dai vertici di AdR dovrebbe riconoscere allo scalo la stessa convenzione data ad Autostrade, che dunque garantirebbe aumenti per i prossimi 34 anni (la concessione AdR scade infatti nel 2044)". Da qui lo scoglio: manca la garanzia che il ministero dell'Economia, chiamato ad approvare quel contratto assieme al ministero dei Trasporti dia il via libera a questo tipo di

contratto. E le banche non vogliono rischiare. Vogliono vedere "nero su bianco". Per questo AdR pretende che il calcolo dell'inflazione parta dal 2001. "Quin di il raddoppio lo paghiamo noi cittadini - intervien Marco Mattuzzo -. Eppoi c'è qualcuno che vuole venderci la storia che conviene a tutti avere un aeroporto del genere. Anche a chi vedrà la propria casa rasa al suolo. Lo sa una cosa? Orane nessuno comprendere una casa "condannata". Amen o chi non sappia niente del piano. Quindi il danno lo subiamo già ora". Non solo case, anche aziende. Nella zona interessata (nella pagina accanto c'è la piantina) vivono duecento famiglie e operano venti aziende, alcune delle quali affittuari della "Maccarese Spa". Gente che da anni lavora la terra, investe, cresce, offre primizie al mercato romano. Percorrere le tante stradine che costeggiano i campi è come fare un viaggio nelle "quattro stagioni": da una parte i prodotti dell'inverno, poi ecco i primi frutti della primavera. E così via. "Noi siamo qui dal 1987 - intervien il signor Caramadre, dell'omonima cooperativa -, e ci occupiamo di orticoltura biologica. Se sono disposto ad andarmene? Ma lei si rende conto quanto tempo ci vuole per mettere in piedi un'azienda del genere? Non vuol dire piantare e aspettare i frutti? Non siamo mica un'azienda che compra componenti e li mette in funzione. Per noi i periodi diventano anni, dai dieci ai quindici". Quindi di vendere non se ne parla "anche perché non ci darebbero mai la cifra necessaria per aprire una nuova attività - continua -. Così siamo all'interno di una formicaia: c'è un occhio alla cifra

### SULLA PELLE DEI VIAGGIATORI

## QUELLA "TASSA" DA 3 EURO

**P**er sapere cosa succede in Italia basta leggere "BusinessWeek". Già lo scorso 4 febbraio la rivista economica raccontava come i Benetton stessero muovendo terra e cielo per far finalmente decollare il progetto AdR, la società Aeroporti di Roma che gestisce il nascente hub capitolino. Franco Giudice, direttore generale AdR, annunciava serafico: "Intendiamo raddoppiare utili e ricavi entro il 2019 incrementando il traffico e le concessioni commerciali". Ma come? **Roma lo scalo romano per i trevigiani è stato un affare a metà.** Entrati nel 2005, si sono accollati 70 milioni di spese per il rinnovo della stazione (intonsa dagli anni '60) e altri 170 per nuove strutture. Hanno tentato di convincere gli altri soci di Gemina, società che controlla AdR al 96%, a una forte capitalizzazione. Solo qualche mese fa Luciano, gran patron della casa veneta, parlò apertamente di 300 milioni di euro da sborsare, ma Mediabanca (che ha il 13%), Silvano Toti (che vanta un 12%, in pegno però a Unicredit e Intesa) e gli altri piccoli azionisti (Premafin, Generali, Unicredit, Fassina) fecero spallucca. Così Benetton, che non amava perdere tempo né denaro (specie dopo la batosta Telecom), si rimbecillì le maniche. La megaholding di famiglia Edizione Srl (11 miliardi di euro il fatturato), azionista di maggioranza in Gemina (31%), ha deciso di coinvolgere tutti i soci tramite la controllata Sintonia, società lussemburghese che fa da ponte tra Edizione e Gemina: è lì, nel comodo paradiso fiscale, che il fondo sovrano cinese Gic e la nota banca d'affari Goldman Sachs hanno deciso di prender parte al gioco romano dell'AdR. E via col primo risultato: potenziare la cordata. Ma per cambiare rotta serve denaro. L'ultimo bilancio AdR segna un utile netto di 3,2 milioni di euro: un bel miglioramento sul -8,3 milioni dell'anno scorso, ma

bruciato per l'impero dei veneti. I quali, subito dopo aver approvato i conti 2009, hanno votato il nuovo Cda: dentro un'apparentata cinese e presidenza di Fabrizio Palenzona, che ricopre la stessa carica anche in Gemina. Perché il doppio incarico? Palenzona è l'uomo di fiducia dai trevigiani: sarà lui a dover sbrogliare la questione del cosiddetto adeguamento delle tariffe, ovvero una nuova tassa da 3 euro che pagheranno tutti i passeggeri per foraggiare nuove opere a Fiumicino (e Malpensa). L'accordo dei Benetton con il governo è di investire 3,6 miliardi da qui al 2020, ma i soldi introiti devono giungere dalla tassazione dei viaggiatori, oltre che dai diritti pagati dalle compagnie aeree. A decidere l'introduzione dell'obbligo sarà il Cipe: oggi il bonus varrebbe oltre 100 milioni l'anno visto che nel 2009 sono passati da Fiumicino 34 milioni di viaggiatori. I quali diventerebbero per il triplo nei prossimi vent'anni (secondo AdR). Per ora, l'incarico di Palenzona è sbloccare l'aridità dei veneti. Lui il piglio sicuro ce l'ha, e dichiara: "Per l'adeguamento delle tariffe aeroportuali c'è un iter in corso. Dovrebbe essere convocato un Cipe per la seconda lettura, dopo la prima avvenuta a novembre. Poi ci sono state le elezioni e penso che al prossimo Cipe se ne parlerà". **Del resto Palenzona è un pezzo d'uomo capace di conquistarsi nel tempo cuori poco teneri come quello di Enrico Cuccia e amiazia pericolosa come quella di Giampaolo Fiorani, che lo accusa di aver trafficato con lui all'epoca della Banca di Lodi. Accuse rispedite al mittente e schiacciate da una fantascia accesa al potere con conseguente accumulo di mille incarichi: da presidente della Federazione padroni e padroncini di tir, business cui venne introdotto dal suo mentore Marcelino Gaviò, fino all'ingresso come consigliere in Mediabanca via Crè-Unicredit. Insomma, un mastino dei trasporti lanciato da Benetton prima sulle autostrade e adesso sulle piste di Fiumicino. Anche perché Palenzona, studiando di Economia a Pavia, fece amicizia con quel giovane assistente universitario di nome Giulio Tremonti che nemmeno sognava di diventare un giorno ministro dell'Economia (e vice-presidente del Cipe).** chiara Paolin



## Il primo volo, Andreotti e il Vaticano Montanelli: "Una rapina"

di Luca De Carolis

**I**L RITRATTO di questo scandalo fatto di miliardi spercati e intrecci oscuri lo dipinse Indro Montanelli sul *Corriere della Sera*: "Il caso dell'aeroporto di Fiumicino è molto peggio di un furto, di una rapina a mano armata o di un'incursione di briganti". Era il 27 dicembre 1961, oltre un anno dopo l'inaugurazione dello scalo romano: tardiva, Fiumicino doveva essere pronto per il 1950, l'anno del Giubileo. E invece venne inaugurato nell'agosto 1960, per entrare davvero in funzione nel gennaio

1961. Brano trascorsi 14 anni di lavori, per una spesa complessiva attorno agli 80 miliardi di lire: quasi 50 miliardi in più di quanto preventivato. Un fiume di denaro perso nei mille rivoli del sottopotere democristiano. La vicenda inizia nel 1947, quando il ministro dell'Aeronautica, Mario Cingolani, istituisce un comitato per la costruzione del nuovo aeroporto di Roma. I tecnici vogliono realizzare nell'area di Casal Palocco, vicino Ostia. Ma il comitato, presieduto dal generale Matricardi, dirotta la scelta su un'area paludosa a Fiumicino, porto della Capitale. I terreni appartengono ai Torlonia, ma a gestirli è un ex gerarca fascista, Nannini, in ottimi rapporti con l'allora sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Giulio Andreotti. Poco tempo prima, un privato aveva comprato un appezzamento attiguo per 60.000 lire all'ettaro. Il comitato Matricardi paga ogni

ettaro 754.000 lire. Finisce il 1950, l'Anno Santo: prima scadenza non rispettata. A dirigere l'ufficio progetti per l'aeroporto arriva il colonnello Giuseppe Amici: sodale di Nannini, con eccellenti entrate in Vaticano. In sette anni, Amici spende oltre venti miliardi per Fiumicino, ma sui terreni non compare neppure un muro. "Chi fa osservazioni gravi contro Amici non è tra le persone oneste" tuona Andreotti. Nel 1957, Giuseppe Togni diventa ministro dei Lavori pubblici, con l'incarico di occuparsi di Fiumicino. Per gli appalti è battaglia, con minacce incrociate. Nel febbraio 1959 il presidente della commissione tecnica per Fiumicino, il generale Fernando Silvestri, si spara un colpo di pistola alla tempia. Andreotti è serafico: "Caso ereditario, suo padre si uccise alla stessa età". Si annuncia che l'aeroporto sarà pronto per le Olimpiadi del 1960, ma i lavori vanno a rilente. Per salvare la faccia, il 20 agosto del '60 Togni e il ministro della Difesa Andreotti inaugurano Fiumicino. Ma lo scalo diventa operativo solo la notte tra il 14 e il 15 gennaio 1961. Tre mesi dopo, la pista numero uno sprofonda. Il fondo in calcestruzzo e cemento ha ceduto di schianto. Sull'onda dello scandalo, si forma una commissione d'inchiesta parlamentare. Socialisti e comunisti chiedono le dimissioni di Andreotti, senza esito. La commissione non prende provvedimenti, mentre Amici viene promosso generale. Nel 1963, la Procura di Roma archivia tutto: "Chissà quanti altri Fiumicino ci aspettano" commenta Montanelli: profetico.

### IL VECCHIO E IL NUOVO AEROPORTO DI ROMA

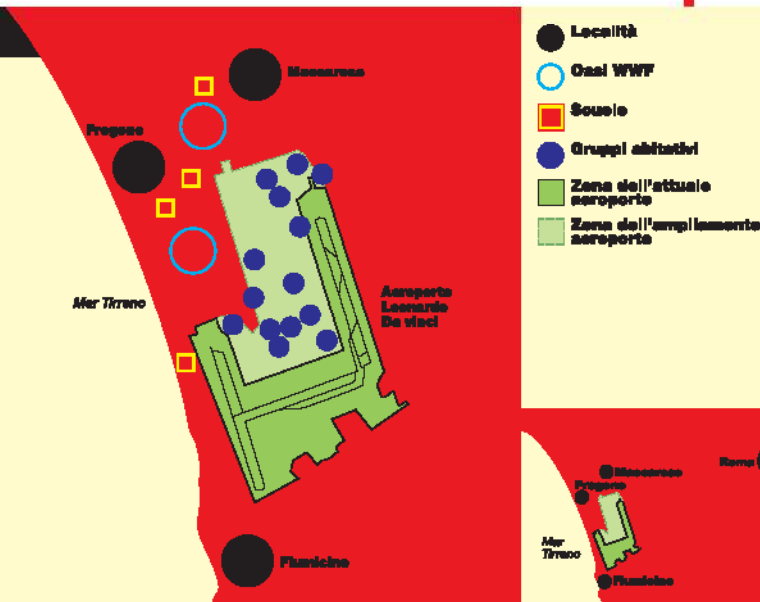
Attualmente sono 1400 gli ettari occupati. Con l'ampliamento, sono previsti centri commerciali, alberghi e palazzi. Oltre alle abitazioni, nella zona ci sono aree archeologiche, aree protette e aziende agricole.

- 1 LA NUOVA STRUTTURA OCCUPEREBBE 1300 ETTARI
- 2 DAGLI ATTUALI 36 MILIONI DI PASSEGGERI VOGLIONO PASSARE A 100 NEL 2040
- 3 IL COSTO PREVISTO DELL'OPERA È DI CIRCA 10 MILIARDI DI EURO
- 4 OLTRE UN MILIONE SONO I METRI CUBI DI NUOVE COSTRUZIONI

che decidiamo, o vai in giudizio civile. Quindi 7-8 anni per arrivare a sentenza. E nel frattempo mi hanno raso tutto al suolo".

### WWF, VASCHE, NATURA E INQUINAMENTO

Secondo il master plan presentato a ottobre da AdR simile se non identico a quello studiato dall'Iri negli anni '60, dei 1300 ettari, l'8,2 per cento verrebbe destinato a hotel, centri commerciali, uffici, congressi e ancora. Ben 106,6 ettari, "1.066.000 metri cubi di nuove costru-



### Pronti ad asfaltare 1300 ettari del litorale laziale, in un'area dove l'inquinamento acustico ed elettromagnetico è già alto e non monitorato

zioni" come denunciano dal comitato. E non importa se nella zona esistono due riserve del Wwf, un Parco Romano, se sotto alcune "zolle" sono stati ritrovati degli importanti reperti archeologici. Non importa se non lontano, in linea d'aria, incide una delle sciariche più grandi d'Europa, quella di Malagrotta. Non importa se già adesso la qualità della vita è complicata per gli abitanti della zona, investiti da alti livelli di inquinamento acustico, elettromagnetico, oltre che ambientale. Secondo uno studio realizzato dalla dottoressa Antonella Litta, referente per la provincia di Viterbo dell'Associazione italiana medici per l'ambiente, "esistono evidenze sempre più consistenti, legate al traffico aereo, di come numerosi inquinanti, introdotti nel corpo umano, inducano processi infiammatori cronici che determinano uno stress cellulare progressivo a carico di organi e tessuti, aprendo la strada a patologie gravi come aterosclerosi e cancro". Sarà un caso, le due persone che ci hanno guidato tra i campi di Maccarese, sono sotto chemioterapia. Ella Asl competente non ha ancora realizzato uno screening specifico per valutare la situazione della zona. Intrepidi e responsabili, ci hanno spiegato che esistono solo due dati ricavabili da altri studi, quelli di routine.

"Sì, è tutto molto sconcertante - afferma Filiberto Zarati, ex assessore all'Ambiente della giunta precedente -. Emerge con chiarezza il classico investimento immobiliare, nel quale potranno intervenire i soliti 'paperoni'. A prescindere dalla reale utilità, che non c'è. Inoltre parlano di aumento dell'occupazione. Ma siamo seri, prenda quanti sono attualmente impiegati al Leonardo da Vinci e i rapporti al traffico passeggeri. Poi veda". Bene, ecco qui: "A 36 milioni di traffico, corrispondono 2623 dipendenti, di cui circa 65 a tempo determinato - spiegano da Fuoripista. Quindi 80 occupanti ogni milione di passeggeri. Al contrario AdR parla di mille addetti ogni milione. Al 2044 sarebbero 100 mila posti di lavoro diretti". Il fatto ha cercato di sentire tutte le parti. Ha chiamato Gemina, ha interpellato l'Enac. Per capire. Anche con loro, niente da fare. L'ente nazionale ha risposto che i "tecnici stanno ancora valutando, quindi è presto". Gli uomini di Benetton si sono chiusi dietro un inespressivo no comment. E chi lavora con loro ci ha parlato a voce bassa e sotto una promessa: "Mi raccontando, io non vi ho detto niente. Non fate mai il mio nome altrimenti mi licenziano". Già, l'importante è tenere la voce bassa. An che se in ballo ci sono 10 miliardi di euro.