

III - Il 98% dei 1.300 ettari da espropriare per lasciare spazio alla grande opera del "nuovo" aeroporto di Fiumicino appartiene alla Maccarese SpA, la più grande azienda agricola italiana, con i suoi 3300 ettari. E la Maccarese SpA, a sua volta, a chi appartiene?

Pubblica fin dalla sua nascita, in seguito alle bonifiche degli anni Venti, la Maccarese SpA venne privatizzata nel 1998 con la vendita, per 93 miliardi di lire, a Edizioni Holding, la società finanziaria di proprietà della famiglia Benetton che l'acquistò da Iritecna (azienda statale controllata dell'Iri), con l'impegno di mantenerne la destinazione agricola e l'unitarietà del fondo.

Il masterplan di AdR prevede invece che il 91,8% di questi terreni vengano trasformati in piste di decollo e di atterraggio e in Terminal. Il restante 8,2 %, per un totale di un milione e 66mila mq saranno invece destinati a infrastrutture complementari di servizio all'aeroporto: hotel, uffici, centri congressi. Promotrice del progetto di raddoppio dello scalo è la società privata AdR. Maggior azionista di AdR è la holding Gemina, a sua volta controllata da Investimenti Infrastrutture, a sua volta controllata da Sintonia. Holding della famiglia Benetton.

"Così i Benetton" spiegano i cittadini del Litorale romano riuniti nel Comitato Fuoripista "come Edizioni Holding si vedrebbero espropriati - e risarciti - dallo Stato del terreno per poi ritornare in possesso - come AdR - degli stessi ettari ma in comodato d'uso, gratuito, come gestore dell'area che ospiterebbe il nuovo aeroporto". Come non bastasse, la famiglia Benetton è il quarto azionista di riferimento di CAI (Compagnia Aerea Italiana), la nuova Alitalia, che vede proprio nello scalo di Roma-Fiumicino il suo principale hub.

Per capire fino in fondo la portata dell'operazione, bisogna sapere che la legge prevede, a favore del proprietario che accetta l'indennità offerta, il beneficio della triplicazione del valore agricolo medio (art. 45 DPR. 8 giugno 2001 n. 137) nel caso in cui il proprietario rivesta la qualifica di coltivatore diretto o di imprenditore agricolo a titolo principale. Considerato che i Benetton hanno acquistato la Maccarese, 3.300 ettari incluso tutto il borgo vecchio, per circa 93 miliardi di vecchie lire e che per realizzare il piano di AdR l'ENAC dovrebbe espropriare circa mille ettari alla Maccarese SpA, sarebbero sufficienti 51mila euro di risarcimento al metro quadro per i soli mille ettari da espropriare (per un totale di 50 milioni di euro) per rientrare dell'investimento iniziale sul totale delle aree.

Un vero e proprio affare che verrà finanziato in buona parte con i soldi dell'adeguamento delle tariffe aeroportuali, ovvero con i soldi degli utenti tanto invocati da AdR quanto dagli industriali romani: "Lo sblocco del nuovo piano tariffario" spiega Aurelio Regina sulle pagine de Il Messaggero del 14 gennaio 2011 "consentirebbe di far partire gli investimenti necessari per il raddoppio di Fiumicino. Si tratta di una priorità assoluta. È infatti impensabile ospitare un'Olimpiade o qualsiasi altro grande evento senza il raddoppio dell'aeroporto di Fiumicino".

Ma nel masterplan di AdR si legge che i vincoli imposti dalla presenza della Riserva del Litorale e dal Piano Regolatore di Fiumicino, che prevede che quei terreni rimangano a destinazione

agricola, sono "compatibili e coesistenti" con il piano di sviluppo dell'aeroporto che "si sovrapporrà al PRG del Comune di Fiumicino, che lo recepirà nel suo insieme, comportando automaticamente variante allo strumento urbanistico vigente, nonché dichiarazione di pubblica utilità e indifferibilità dell'opera nel suo complesso".

Un'opera indifferibile, quindi, che dovrebbe contribuire a posizionare Roma ai primi posti nella competizione globale. Eppure c'è chi si chiede, come i cittadini riuniti nel Comitato Fuoripista: "Roma ha veramente bisogno del raddoppio dell'aeroporto di Fiumicino?"

(III - [continua](#))



Articolo tratto, per gentile concessione della casa editrice Alegre, dal libro [Le mani sulla città](#), di Paolo Berdini e Daniele Nalbone. A Ylenia Sina (redattrice del terzo capitolo), agli autori del libro, e alla casa editrice va il ringraziamento di Manuale di Volo.

Leggi le altre parti dell'articolo: [1](#) [2](#)