

IV - Il raddoppio dell'aeroporto di Fiumicino viene quindi presentato come un'opera indifferibile, 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 ne ha veramente bisogno?"

"Innanzitutto, come si legge nella mozione n. 157 presentata il 3 febbraio 2011 al Presidente del Consiglio Regionale del Lazio da un lungo elenco di consiglieri dell'opposizione di centrosinistra, manca un piano di trasporti regionale che ne attesti la necessità e che sia sottoposto, come prevede la legge e la normativa comunitaria, a Valutazione Ambientale Strategica (VAS), unico strumento in grado di indicare il reale fabbisogno di infrastrutture. A questo proposito come ci si deve regolare con i progetti già annunciati di nuovi aeroporti a Viterbo, Frosinone o Latina?"

E come assicurarsi lo sviluppo di Fiumicino in un paese come l'Italia che sta scommettendo contemporaneamente sullo sviluppo di un altro hub, Malpensa? "Due hub, un unico obiettivo: far crescere il paese" è il tema dell'incontro avvenuto il 14 ottobre 2009 a Villa Madama, dove AdR e SEA (Società Esercizi Aeroportuali) hanno presentato -al cospetto del premier Silvio Berlusconi- i rispettivi piani di sviluppo per il Leonardo Da Vinci e per Malpensa.

"In Italia non c'è una politica pianificata del trasporto aereo, né tanto meno una progettazione per il sistema aeroportuale" commenta Walter Mancini dell'Unione Sindacale di Base e lavoratore in cassa integrazione della Flight Care. Un modello di gestione all'italiana dove "manca un'autorità allargata che pianifichi gli investimenti da destinare al sistema aeroportuale" aggiunge Carlo Galiotto ex comandante di volo Alitalia in cassa integrazione, e membro del "dipartimento nazionale infrastrutture" dell'Italia dei Valori.

In realtà, qualcosa nell'idea di sviluppo contenuto nel masterplan redatto da AdR non torna. Basti pensare che l'aeroporto londinese di Heathrow, il più grande scalo aereo dell'Unione Europea e il secondo del mondo per numero di passeggeri dopo Atlanta, ha tre piste come quello di Fiumicino, due parallele e una più corta trasversale utilizzata unicamente per i movimenti a terra, e smaltisce annualmente circa 68 milioni di passeggeri. Quasi il doppio dell'attuale scalo italiano che ne movimentava poco più di 36 milioni e 18 milioni in più rispetto alle previsioni di AdR per il 2020, ovvero 50 milioni.

"L'idea su cui si basa lo sviluppo di AdR è l'equazione secondo cui all'aumento del numero di piste coincide un aumento del numero dei passeggeri" commenta Carlo Galiotto. "Ma il rischio che si corre con questa correlazione è lo stesso di quello che corre che, per smaltire il traffico di uno svincolo autostradale, costruisce tre autostrade che confluiscono nel medesimo svincolo. Qual è il risultato? Solo un ingorgo maggiore". Infrastrutture di scalo, miglioramento della gestione delle risorse umane che permetterebbero un perfezionamento dei servizi di handling, l'accoglienza a terra, sistemi tecnologici avanzati per regolare le operazioni in volo.

"Solo in questo modo è possibile evitare l'effetto a collo di bottiglia: in volo con l'ottimizzazione delle rotte, delle procedure di atterraggio e decollo, e delle separazioni applicate tra traffici sequenziali, nel caso del Leonardo da Vinci influenzate inoltre dal traffico di Ciampino, e a terra, per quel che concerne, ad esempio, i parcheggi per gli aerei e il miglioramento dei sistemi di smaltimento bagagli e di imbarco/ sbarco dei passeggeri e delle merci". Niente che non si possa ottenere con un "adeguamento infrastrutturale dell'esistente" conferma Galiotto.

Un obiettivo che invece si vuole raggiungere con la cementificazione di ettari ed ettari di terreno per un costo previsto di 12,5 miliardi di euro da finanziare, come ha spiegato il sindaco Alemanno nel corso del convegno che si è tenuto al Capranichetta il 19 aprile 2011, con un aumento delle tariffe "che dovrebbero garantire l'85% della copertura dell'operazione".

"Ovvero con i soldi dei cittadini-utenti e non con capitali propri" commentano dal Comitato Fuoripista. Eppure, come viene confermato nella mozione n. 157, "compito fondamentale della società di gestione è assicurare e mantenere un governo dei volumi di traffico aereo sempre ottimale [...]. I numerosi disservizi interni all'aeroporto di Fiumicino e le conseguenti commissioni d'inchiesta hanno appurato l'inefficienza dell'attuale gestione e raccomandato interventi operativi specifici introducendo la possibilità di aumentare il numero di transiti giornalieri semplicemente migliorando i livelli di servizio attuali".

Se così fosse non ci sarebbe bisogno di cementificare 1.300 ettari di Riserva del Litorale Romano.

(IV - [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.

Fiumicino, l'aeroporto "olimpico" - IV

Scritto da Ylenia Sina

Leggi le altre parti dell'articolo: [1](#) [2](#) [3](#)