Aeroporti di Roma, l'ultimo regalo del governo uscente al gruppo Benetton

di Alessandro Ferrucci | 27 dicembre 2012

http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/12/27/aeroporti-di-roma-lultimo-regalo-di-monti-a-benetton/456079/



Fiumicino, 28/12/2012

Nel silenzio più assoluto, l’ultimo atto dell'esecutivo guidato da Mario Monti ha garantito ai poteri forti che gestiscono lo scalo di Fiumicino più tasse aeroportuali a carico dei passeggeri. Nel piano: il raddoppio delle piste, ma soprattutto una cascata di cemento sul litorale romano. Affare

da 12 miliardi che conviene a molti

Venerdì sera, **Mario Monti** è oramai un presidente dimissionario. I membri del governo sono più impegnati a capire cosa faranno da grandi che a pensare alle ultime mosse da ministri. Eppure, in un clima da “tutti a casa”, l’esecutivo trova il tempo per dare il via libera all’aumento delle tariffe aeroportuali di **Fiumicino**, da 16 euro a passeggero a 26 e 50. Quindi, di conseguenza, dare l’avallo all’opera infrastrutturale più grande nella storia del nostro Paese: parliamo di 12 miliardi di euro (sì, sono dodici) per **raddoppiare il Leonardo da Vinci**. Tradotto: chi gestisce lo scalo romano e i suoi 36 milioni e oltre di “visitatori”, troverà nelle casse almeno 360 milioni di euro l’anno, con un fine concessione fissato al 2044. Soddisfatto il ministro dello Sviluppo economico e Infrastrutture, **Corrado Passera**, improvvisamente convinto il collega all’Economia, **Vittorio Grilli**, pubblicamente dubbioso fino a poche ore prima.

Facciamo un passo indietro. La società che gestisce lo scalo capitolino, l’**Adr**, presenta nel 2009 all’Enac (Ente nazionale per l’aviazione civile) e al governo un piano di sviluppo per passare da 36 milioni di passeggeri a 70, poi 100. Quindi, a cascata, maggiori posti di lavoro diretti e indiretti, un ruolo centrale come hub del Mediterraneo e la possibilità di confrontarsi alla pari con **Londra** e **Atlanta**. Così dicono. Piccolo dettaglio: l’aeroporto londinese di **Heathrow** ha le stesse dimensioni di quelle attuali di Fiumicino, solo che lì hanno ottimizzato i tempi di atterraggio e decollo, senza spendere cifre del genere. Ma questo, pare, conti poco “anche perché lì non vivono un conflitto di interesse marcato come da noi”, spiegano dal comitato Fuoripista, l’unico che da anni si batte contro la cementificazione del Litorale.

Interessi, parola magica. Ben mille dei 1.300 ettari coinvolti nell’operazione sono della **Maccarese Spa**, la più grande azienda agricola d’Italia, interamente coltivata. La proprietà è della famiglia **Benetton**, lesta, nel 1998, ad acquistarla dall’Iri (società dello Stato) per 93 miliardi di lire “con l’impegno di mantenere la destinazione agricola e l’unitarietà del fondo”, come recita l’accordo. A meno di un esproprio. Proviamo l’equazione: la “Maccarese Spa” è di Benetton. Gemina possiede il 95 per cento di Adr. In Gemina c’è 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 (i patron dell’Ilva di Taranto) e Banca Intesa, sono i quarti azionisti di **Cai** con l’8 e 85 per cento. Insomma, gli “united colors” rivenderebbero allo Stato, quello che dallo Stato hanno acquistato, per poi ottenere i finanziamenti utili a realizzare un qualcosa da loro gestito. E non parliamo di pochi euro. Secondo le tabelle nazionali, i Benetton dall’esproprio potrebbero incassare almeno 200 milioni di euro (20 euro al metro quadro), ai quali vanno aggiunti i danni riconosciuti in caso

di strutture già presenti.

Ciò non ha loro impedito, dieci giorni fa, di comprare pagine e pagine di quotidiani per sollecitare il governo ad approvare l'aumento delle tariffe e a fare pressione sull'esecutivo come denuncia al *Fatto Quotidiano* **Esterino Montino**. Ma a ridere non è solo il gruppo trevigiano. A Roma il cemento è di casa, e uno dei protagonisti è **Silvano Toti**. Caso strano, quest'ultimo è anche il secondo azionista di Gemina con il 12,80. Non solo. Oltre all'aeroporto verranno realizzati palazzi, centri commerciali, varianti stradali. L'editore del *Messaggero* ha una quota piccola azionaria in Generali, il gruppo assicurativo ne ha una in Mediobanca. Il quotidiano capitolino è stato il giornale maggiormente attento alla vicenda. Un caso? Bene, tutta la storia era vincolata solo all'aumento delle tariffe, la conditio sine qua non posta dalle banche (in Gemina c'è anche Unicredit) per finanziare il progetto. Questo perché dal "contributo" dei passeggeri arriva il 50 per cento del totale, il resto i capitani del cemento lo otterranno dagli istituti bancari coinvolti.