

I PROGETTI PER IL TERZO SCALO LAZIALE SOSTENUTI DA ENTRAMBI GLI SCHIERAMENTI

# A Viterbo l'aeroporto doppiopione e costoso (che tutti vogliono)

## *Strutture da rifare. Ciampino dovrà rinunciare ai low cost*

Al Comune di Viterbo esiste anche un assessore per l'aeroporto che ancora non c'è. Il nome: Giovanni Bartoletti. Ha 42 anni, un passato da ufficiale pilota e un presente da presidente del comitato per l'aeroporto della Tuscia. È stato eletto nel 2008 per il centrodestra con la lista civica «Viterbo vola» e prontamente il nuovo sindaco Giulio Marini l'ha messo in giunta. Questo per dire che Gianni Alemanno avrà pane per i suoi denti.

Il sindaco di Roma parte lancia in resta alla difesa dell'aeroporto di Ciampino contro il futuro scalo che dovrebbe portargli via il traffico low cost da e per la Capitale, evocando il fantasma di una nuova Malpensa? Ebbene, a Viterbo i suoi colleghi di partito montano le artiglierie pesanti. Nel Paese dei campanili ognuno vuole anche la sua pista. E pazienza se già ne abbiamo (in rapporto alla superficie) il doppio della Francia, se si fagocitano l'un l'altro, se in qualche scalo i passeggeri sono rari come i canguri albinetti. Quando si deve perorare una causa aeroportuale non c'è politico, di destra o sinistra, che si tiri indietro. Nel novembre 2007 un aeroplano sorvolò Viterbo trascinando uno striscione dove c'era scritto a caratteri cubitali: «Grazie!». Di che? Ma di aver scelto la città della Tuscia come base per il terzo aeroporto del Lazio. Il ringraziamento era rivolto al ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi ma soprattutto al suo collega dell'Istruzione Giuseppe Fioroni, margheritino, viterbese ex sindaco di Viterbo, che si era battuto come un leone contro Latina e soprattutto contro Frosinone. In pieno dramma psicologico Francesco Scalia, presidente anch'egli margheritino della Provincia ciociara, arrivò a minacciare le dimissioni. Ma allora Fioroni era ministro e davvero c'era poco da fare. Tanto più considerando che l'aeroporto viterbese aveva anche il sostegno di un altro pezzo da novanta della maggioranza di governo: il tesoriere dei Ds Ugo Sposetti. Lo schiacciasassi politico macinò chi contrastava il progetto, come il Comitato per il No guidato dall'ex sindaco di Soriano del Cimino, Alessandro Pizzi, che paventavano seri danni ambientali (l'aeroporto è a due passi dalle terme). Inutili si rivelarono gli appelli al leader della Margherita Francesco Rutelli e le proteste di Verdi e sinistra radicale.

C'è da dire che fra le tre soluzioni che erano state proposte l'Enav aveva chiaramente indicato Viterbo per motivi tecnici: Latina è congestionata e interferisce con Pratica di Mare e Napoli, Frosinone è in una conca fra le montagne, spesso nebbiosa. Ma c'è da dire che anche l'opposizione politica di allora non si oppose. Basti pensare che il comitato per l'aeroporto è capeggiato da un uomo di centrodestra. Per non parlare del nuovo sindaco Marini. Il quale, per inciso, è anche deputato del Popolo della libertà. E questo nonostante per legge l'incarico di parlamentare sia incompatibile con quello di sindaci di città con oltre 20 mila abitanti (Viterbo ne ha 59.308). Non che per l'aeroporto le cose sarebbero cambiate di molto se il centrodestra non avesse vinto le elezioni: candidato sindaco dello schieramento opposto era Sposetti. Senza contare che anche alla presidenza della Provincia, in mano al centrosinistra, c'è un altro sostenitore dello scalo, ovvero l'ex segretario provinciale diessino Alessandro Mazzoli. Nato, per ironia della sorte, a Frosinone. Sulla carta, dunque, l'aeroporto è blindato. «Su questo c'è forte sintonia fra il governo, la Regione, la Provincia e il Comune», ha detto ieri il governatore del Lazio Piero Marrazzo. Quanto al rischio di creare una Malpensa in sedicesimi, è un'altra faccenda. Innanzitutto i soldi.

Per l'adeguamento delle strutture aeroportuali servirebbero circa 260 milioni. Ma è il meno. Viterbo dista da Roma circa 90 chilometri: almeno un'ora e mezzo con l'automobile e un paio d'ore con il treno. Ci sono ben due ferrovie che collegano la Capitale con la città della Tuscia, ma servono fundamentalmente il traffico pendolare e andrebbero seriamente adeguate. Per la linea delle Ferrovie dello Stato (tempo di percorrenza da un'ora e tre quarti a due ore e dieci) è previsto un raddoppio fino a Bracciano, mentre non esiste un progetto, né un finanziamento, per il potenziamento del tratto fino a Viterbo. Per la linea ferroviaria regionale gestita dalla romana Metro (tempo di percorrenza due ore e mezzo) l'ipotesi del raddoppio invece esiste. Ma bisognerà trovare altri 600 milioni di euro, e comunque per la realizzazione si parla di svariati anni. Infine, va da sé che l'aeroporto low cost a Viterbo ha senso se si svuota Ciampino. Diversamente, non ce l'ha. Peccato che uno dei maggiori vettori, cioè Ryanair, non ne voglia sapere di rinunciare a un privilegio che in Europa non ha nessuna compagnia a basso costo: quello di un aeroporto praticamente in città. Il suo capo, Michael O'Leary, ha avvertito che se dovrà lasciare Ciampino la compagnia irlandese abbandonerà Roma: mettendo a rischio, argomento molto convincente, 3.500 posti di lavoro. E ha comunque avviato una dura resistenza legale. Nel frattempo, notizia della scorsa primavera, la Regione Lazio ha dato il via a un quarto aeroporto. Dove? Ma a Frosinone, che domande...

Sergio Rizzo

stampa | chiudi