

**REPORT:**

**VALLE DEL SACCO, INQUINAMENTO AL DECOLLO!**

**LA VALLE DEL SACCO  
NON HA BISOGNO  
DI ALTRO  
VELENO**



**LATTE IN POLVERE...SOTTILE**

## UN AEROPORTO NELLA VALLE DEL SACCO!

Lo scriteriato e pluridecennale sfruttamento del territorio della Valle del Sacco da parte di aziende senza scrupoli e di istituzioni compiacenti ha prodotto un disastro ambientale e sociale che non ha precedenti. Lo confermano i dati (fonte ASL-RM E) pubblicati lo scorso settembre relativi all'indagine epidemiologica effettuata su un campione di abitanti della Valle: beta-esaclorocicloesano ( $\beta$ -HCH), policlorobifenili, diossina e metalli pesanti come cadmio, mercurio e piombo sono stati trovati nel sangue delle persone che vivono e lavorano in questo territorio. **Il 55% dei cittadini, abitanti nelle vicinanze del fiume Sacco, sottoposti ad analisi dovrebbero risultare contaminati e in maniera irreversibile.**<sup>1</sup>

Non si possono poi dimenticare le immagini delle carcasse di 25 mucche avvelenate dal cianuro nel 2005 lungo il corso del Rio Mola Santa Maria di Anagni, affluente del Fiume Sacco. Caso questo che ha portato sotto i riflettori il fenomeno quotidiano e silente di riversamento di veleni nel fiume a partire da Colleferro, nella sostanziale impunità delle aziende operanti sul territorio, scarsamente monitorate e sprovviste, per esempio nella stessa zona di Anagni, di strutture di depurazione consortili, in costruzione da decenni. Né si possono dimenticare le migliaia di capi di bestiame inceneriti a causa della contaminazione del latte da  $\beta$ -HCH.



Tale disastro ambientale ha comportato la chiusura di molte aziende agricole tra la provincia di Roma e di Frosinone, mandando in fumo anni di sacrifici.

Per la Valle del Sacco è stato riconosciuto lo stato di emergenza socio-economico-ambientale dal D.P.C.M. del 19/05/2005, ed essa è stata dichiarata sito di bonifica di interesse nazionale nella Finanziaria 2006. La città di Frosinone è all'ultimo posto nella graduatoria dei capoluoghi di provincia per la qualità dell'eco-

sistema stilata da Legambiente. Il livello di presenza delle polveri sottili è nettamente superiore alla soglia di legge. Il fiume Sacco è al tempo stesso un collettore fognario e un laboratorio di chimica, tanti sono i composti velenosi che accoglie. Le falde acquifere sono contaminate da metalli pesanti. I suoli sono impregnati di pesticidi. Le patologie tumorali presentano picchi anomali. Ma tutto questo non è sufficiente a impedire la costruzione di un aeroporto, fino a cinque milioni di passeggeri l'anno, su questa Valle avvelenata.

La giunta regionale del Lazio, all'unanimità, ha approvato il 7 aprile 2009 la localizzazione del quarto aeroporto del Lazio nei territori del Comune di Frosinone e di Ferentino, lungo la direttrice della Valle del Sacco.

Un progetto che secondo l'impostazione dello *Studio di fattibilità ADF spa* prevede la costruzione di una pista di volo lunghezza tra 2.400 e 2.700 m nei territori sopraccitati, sviluppata longitudinalmente lungo l'asse del fiume Sacco.<sup>2</sup> La capacità di traffico aereo prevista è la seguente:

- Fino a 136 movimenti/giorno (16 movimenti/h, circa uno ogni 4 minuti, 17 ore di operatività/giorno)
- 300 giorni/ anno di utilizzazione
- Fino a 5 milioni di passeggeri/anno
- Costo stimato dell'opera: 105 milioni di euro

<sup>1</sup> Per approfondimenti cfr. *Sorveglianza sanitaria ed epidemiologica della popolazione residente in prossimità del fiume Sacco*, Relazione della ASL Roma E, settembre 2008.

<sup>2</sup> Cfr. *Studi di fattibilità e studi preliminari specialistici per la realizzazione di un aeroporto civile a Frosinone* (LIRH) – Documento di sintesi settembre 2007 – Tecno engineering 2 C.

Il progetto è promosso dalla *Società Aeroporto di Frosinone Spa* (d'ora in avanti ADF), composta da enti locali e pubblici: Camera di Commercio di Frosinone – Consorzio di sviluppo industriale (ASI) – Comune di Frosinone – Provincia di Frosinone – Comune di Ferentino .

La ADF ha un capitale sociale corrispondente in gran parte ad un contributo regionale di ben 4 milioni e mezzo di euro, inserito nel *Bilancio Annuale e Pluriennale 2006 – 2009* (Legge Regionale 28.04.2006 n. 5), finalizzato all'aumento di capitale della suddetta società, alla progettazione preliminare dell'aeroporto e alla realizzazione dell'eliporto (di fatto non ancora realizzato). Il capitale sociale è stato rimpinguato da un successivo finanziamento, sempre della Regione Lazio, inserito nel *Bilancio Annuale e Pluriennale 2009 – 2011*, pari a 500.000 euro, a titolo di partecipazione alla realizzazione dell'aeroporto di Frosinone. Infine vi sono le quote versate dagli azionisti.

**Oltre 5 milioni di euro pubblici sono stati assorbiti ad oggi da tale progetto.**

Il presidente della società ADF è l'ex Presidente della Provincia di Frosinone Francesco Scalia, ora assessore regionale al demanio e al personale, maggior sostenitore del progetto aeroportuale. Il Consiglio di amministrazione della società, composto dai rappresentanti degli azionisti, costa alla collettività migliaia di euro l'anno. Tra le spese sostenute dal Cda c'è anche il ricorso al Tar presentato il 24 gennaio 2008, in merito alla decisione dell'assegnazione del terzo scalo aeroportuale laziale,

DA

Provincia di Frosinone, in persona del suo Presidente *pro tempore*, avv. Francesco Scalia, e dalla Aeroporto di Frosinone spa, in persona del Presidente del Consiglio d'Amministrazione e legale rappresentante *pro tempore*, avv. Francesco Scalia

CONTRO

Il Ministero dei Trasporti, in persona del Ministro *pro tempore*; il Ministero della Difesa, in persona del Ministro *pro tempore*; la Regione Lazio, in persona del Presidente *pro tempore*; l'Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), in persona del legale rappresentante *pro tempore*; l'Enav (Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo), in persona del legale rappresentante *pro tempore*.<sup>3</sup>

Tra gli sponsor dell'aeroporto di Frosinone c'è anche l'avv. Pierluigi Di Palma, nella doppia veste di consulente dell'aeroporto di Frosinone – Ferentino (considerato il suo ruolo di ex dirigente ENAC) e di subcommissario straordinario per la bonifica della Valle del Sacco!

Curioso ma vero, il subcommissario per la bonifica della Valle del Sacco, la persona investita di un ruolo così delicato, è la stessa che nella primavera 2007, in qualità di presidente del centro studi Demetra, organizzò a Roma un convegno dal titolo *il trasporto aereo nell'Europa delle regioni – il sistema aeroportuale nel Lazio*, per spiegare le ragioni che consigliavano la realizzazione nella Valle del Sacco di un aeroporto civile. Posizione ribadita nel convegno voluto dall'ex Presidente della Provincia Francesco Scalia dell'ottobre 2007, tenutosi a Frosinone.

È interessante soffermarsi sulla relazione che di Palma ha scritto per spiegare l'indicazione dell'aeroporto di Frosinone-Ferentino

Nella pubblicazione, a cura del Centro Studi Demetra, sul sistema aeroportuale del Lazio, il subcommissario considera Frosinone il sito migliore per l'ipotesi di delocalizzazione del traffico di Ciampino (charter- low cost):

*“L'ipotesi di delocalizzazione del traffico di Ciampino su Frosinone si inserisce in un contesto infrastrutturale e viario e ferroviario già esistente, e conseguentemente l'opera aeroportuale può trovare un efficace utilizzo operativo nei tempi, 24 mesi necessari alla sola realizzazione dello scalo [...]. L'aeroporto civile di Frosinone si configura come una infrastruttura di supporto e complementare al grande sistema romano [...]. Il nuovo*

<sup>3</sup> Per approfondimenti sullo studio di fattibilità, la società ADF e il ricorso al TAR, cfr. [www.aeroportoofrosinone.it/](http://www.aeroportoofrosinone.it/)

*aeroporto può svolgere un ruolo specializzato, mirato a servire specifici segmenti, quali charter e low-cost, che trovano sempre maggiori difficoltà ad operare sia in un grande aeroporto intercontinentale all purpose, quale quello di Roma Fiumicino, per aspetti legati all'operatività ed ai costi, che nell'aeroporto di Roma Ciampino, per gli evidenti limiti di capacità raggiunti e le note problematiche ambientale che lo caratterizzano [...]. Dal punto di vista tecnico, lo studio di fattibilità, ha dimostrato, per il nuovo insediamento aeroportuale, sia la compatibilità aeronautica che la fattibilità tecnica, con la possibilità di realizzare, in adiacenza all'attuale sedime dell'aeroporto militare, una pista di volo di oltre 2500 metri di lunghezza. La pista di volo, RWY 12/30, può svilupparsi lungo la Valle del Sacco [...]. Dal punto di vista urbanistico, tale area è in massima parte destinata a "zona agricola" (P.R.G.) di Frosinone e Ferentino [...].<sup>4</sup>*

Il subcommissario della Valle del Sacco, invece di occuparsi della salvaguardia dell'area di sua competenza, si attiva per rendere più critica l'emergenza ambientale!

---

<sup>4</sup> Atti del convegno *Il trasporto aereo nell'Europa delle regioni - Il sistema aeroportuale del Lazio - 3 maggio 2007*, Demetra Centro Studi, ed. Procom, pag.21-26.

## L'IMPATTO SULL' AMBIENTE E SULLA SALUTE DELLA POPOLAZIONE

Nel 2005 (D.P.C.M. del 19/05/2005) è stato riconosciuto lo stato di emergenza per la valle del fiume Sacco a seguito dei risultati analitici di campioni di latte crudo di un'azienda agricola, che evidenziavano livelli di beta-esaclorocicloesano ( $\beta$ -HCH), un composto organo clorurato persistente, molte volte superiore ai livelli limite di legge per la matrice considerata. Sulla base di successivi monitoraggi si è accertato un inquinamento ambientale di ampia estensione, legato alla contaminazione del fiume Sacco da discariche di rifiuti tossici di origine industriale (contaminazione delle acque e utilizzo nelle aziende a scopo irriguo), a cui potevano essere stati esposti non solo gli animali di interesse zootecnico, ma anche la popolazione umana; cosa poi confermata dalla succitata indagine epidemiologica della ASL di RM E. L'area è stata sede per lunghi anni di una importante attività industriale con produzione di sostanze chimiche (insetticidi organoclorurati, esteri fosforici, chetoni, ecc.), esplosivi, carri e carrozze ferroviarie, motori di lancio.



La Provincia di Frosinone secondo il Ministero dell'Ambiente è uno dei 50 siti più inquinati d'Italia e l'addizione di ulteriori fattori inquinanti è assolutamente da evitare. Alla pari dei più conosciuti casi di Porto Marghera e Casale Monferrato.

### La Nuova Ecologia Settembre 2005



Dal punto di vista ambientale è necessario innanzitutto ricordare che l'indagine di LEGAMBIENTE 2009 sull'Ecosistema Urbano ha nuovamente evidenziato la pessima situazione del Comune di Frosinone, al quale è stato assegnato, per il complesso degli indici della vivibilità urbana, l'ultimo posto tra i 103 capoluoghi di provincia italiani presi in esame. **Frosinone** è ultima, peraltro con un significativo distacco dalla penultima città (Ragusa), scendendo dal già pessimo 101° posto dell'edizione 2008. Il capoluogo laziale non ha comunque mai dato segnali di costanti miglioramenti nelle performances ambientali. Infatti, a parte l'ottantacinquesimo posto dell'edizione 2006 e l'ottantottesimo dell'edizione 2007, ha sempre stazionato oltre il 95° posto. La città ciociara finisce in fondo alla graduatoria grazie ad una generale conferma dei dati della passata edizione e a qualche evidente peggioramento di alcuni dei parametri più pesanti.

### Classifica finale Ecosistema Urbano 2009

(dati 2007, elab. 2008) -- Differenza posizioni edizioni 2008-2009

os	Città		'08	dif	Pos	Città		'08	dif	Pos	Città		'08	
	Belluno	74,63%	1°	0	36	Forlì	56,06%	49°	-13	71	Treviso	48,58%	68°	
	Siena	70,24%	6°	4	37	Caserta	55,84%	41°	4	72	Torino	48,56%	74°	
	Trento	67,98%	7°	4	38	Campobasso	55,44%	18°	-20	73	Potenza	48,51%	36°	
	Verbania	66,38%	16°	12	39	Gorizia	55,00%	26°	-13	74	Messina	47,81%	56°	
	Parma	65,66%	8°	3	40	Cremona	54,94%	44°	2	75	Verona	47,86%	77°	
	Bolzano	65,59%	9°	3	41	Sondrio	54,89%	62°	19	76	Vicenza	47,82%	75°	
	Savona	64,72%	14°	7	42	Modena	54,87%	29°	-13	77	Cristiano	47,00%	100°	
	Prato	64,10%	22°	14	43	L'Aquila	54,26%	76°	33	78	Imperia	46,56%	84°	
	La Spezia	63,50%	25°	16	44	Lecco	54,23%	30°	-14	79	Foggia	46,51%	81°	
0	Venezia	63,29%	11°	1	45	Cosenza	54,21%	33°	-12	80	Vibo Valentia	46,28%	57°	
1	Genova	62,16%	13°	2	46	Grosseto	53,09%	70°	24	81	Agrigento	45,15%	97°	
2	Mantova	61,79%	3°	-9	47	Pescara	53,05%	71°	24	82	Avellino	45,07%	45°	
3	Ravenna	61,59%	28°	15	48	Arezzo	52,69%	40°	-8	83	Salerno	44,56%	64°	
4	Perugia	61,45%	5°	-9	49	Milano	52,47%	59°	9	84	Lecco	44,52%	66°	
5	Firenze	61,34%	17°	2	50	Trieste	52,44%	59°	9	85	Viterbo	44,48%	83°	
6	Pavia	61,26%	10°	-6	51	Lodi	52,42%	61°	10	86	Alessandria	44,21%	87°	
7	Pisa	61,09%	12°	-5	52	Asti	51,77%	43°	-9	87	Brindisi	44,17%	69°	
8	Bologna	60,17%	23°	5	53	Biella	51,70%	65°	12	88	Napoli	43,87%	91°	
9	Ferrara	59,53%	27°	8	54	Pistoia	51,68%	38°	-15	89	Massa	43,89%	73°	
0	Bergamo	59,13%	2°	-18	55	Teramo	51,49%	85°	30	90	Reggio C.	42,73%	78°	
1	Como	58,84%	21°	0	56	Lucca	50,92%	31°	-25	91	Crotone	41,78%	89°	
2	Udine	58,66%	20°	-2	57	Isernia	50,80%	54°	-3	92	Siracusa	39,15%	99°	
3	Reggio E.	58,56%	15°	-8	58	Rowigo	50,69%	49°	-10	93	Catanzaro	39,04%	95°	
4	Livorno	58,53%	4°	-20	59	Chieti	50,66%	63°	4	94	Caltanissetta	38,05%	99°	
5	Brescia	58,29%	35°	10	60	Bari	50,62%	82°	22	95	Latina	36,98%	93°	
6	Piacenza	58,19%	46°	20	61	Pesaro	50,41%	80°	19	96	Enna	36,85%	96°	
7	Rieti	57,95%	47°	20	62	Pordenone	50,37%	34°	-28	97	Matera	36,50%	50°	
8	Macerata	57,61%	19°	-9	63	Rimini	50,00%	37°	-26	98	Palermo	36,31%	89°	
9	Aosta	57,58%	39°	1	64	Padova	49,93%	67°	3	99	Trapani	35,51%	96°	
0	Cuneo	57,23%	60°	30	65	Sassari	49,83%	72°	7	100	Benevento	35,00%	102°	
1	Terni	57,20%	51°	20	66	Taranto	49,63%	79°	13	101	Catania	34,73%	94°	
2	Varese	56,76%	32°	0	67	Vercelli	49,45%	90°	23	102	Ragusa	32,85%	103°	
3	Ascoli P.	56,61%	24°	-9	68	Nuoro	49,15%	92°	24	103	Frosinone	28,04%	101°	
4	Ancona	56,49%	53°	19	69	Novara	48,75%	42°	-27					
5	Cagliari	56,09%	52°	17	70	Roma	48,68%	55°	-15					

Frosinone  
103/103

Fonte: Legambiente, Ecosistema Urbano 2009 (Comuni, dati 2007)  
Elaborazione: Istituto di Ricerche Ambiente Italia

Particolarmente grave è la situazione dell'inquinamento determinato dalla presenza delle polveri sottili (PM10). Frosinone è tra le città italiane più "polverizzate". L'ARPA LAZIO dal 1/1/2009 al 14/04/2009 (104 giorni) ha rilevato per Frosinone ben 64 giorni di superamento dei valori tollerati dalla legge per le PM10! Nella superinquinata Ciampino, dove il Comune, le associazioni ed i cittadini si stanno battendo per lo spostamento dell'aeroporto, il numero di giorni di superamento è stato al 14/04/2009 di 24 giorni, È dunque comprensibile il colossale inganno che stanno subendo i cittadini della Valle del Sacco. Frosinone oggi, senza aeroporto, è già molto più inquinata di Ciampino! Allarmanti anche i dati del numero di giorni di superamento dei valori tollerati dalla legge per le PM10 in altri comuni della Valle lungo la direttrice del Sacco: Anagni 20 giorni, Colleferro 30 giorni .<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Fonte: <http://www.arpalazio.net/main/aria/>

Perché questi dati vengono sempre nascosti e non sono presi in considerazione dalle amministrazioni proponenti l'aeroporto di Frosinone- Ferentino?

## ARPA LAZIO – FROSINONE

Agenzia regionale per la protezione ambientale del Lazio

Dati di **QUALITA' ARIA** 14/04/09

Dalle ore 01 Alle ore 24

	CO mg/m3 293K Media M. 8 h Max	O3 ug/m3 293K Cmax Oraria	NO2 ug/m3 293K Cmax Oraria	NO2 ug/m3 293K Num ore sup anno	PM10 ug/m3 Cmed 24 h	PM10 ug/m3 Num giorni sup anno	BENZENE ug/m3 293K Media M. Annuale §
D.Lgs183/04 (soglia d'informaz.)		180					
D.Lgs183/04 (soglia d'allarme)		240					
D.M. 2/4/2002 n.60 Limite + Tolleranza n. max sup. Consentiti	10		200+10	200+10	50	50	5+1
DGR Lazio n. 1316/03 e n.128/04	10			18		35	
					50		6
<b>Ceccano</b>			80 ore: 22	0			
<b>Ferentino</b>	0.60 ore: 01		67 ore: 08	0			
<b>Anagni</b>			50 ore: 08	0	25	20	
<b>Alatri</b>		88 ore: 14	87 ore: 19	0			
<b>Fontechiari</b>		106 ore: 16	13 ore: 07	0	19	2	
<b>Cassino</b>	0.70 ore: 24		75 ore: 09	0	17	31	
<b>Frosinone scalo</b>	0.90 ore: 02		91 ore: 08	1	25	64 *	3.9

## ARPA LAZIO – ROMA PROVINCIA

Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Lazio

Dati di **QUALITA' ARIA** 14/04/09

Dalle ore 01 Alle ore 24

	CO mg/m3 293K Media M. 8 h Max	O3 ug/m3 293K Cmax Oraria	NO2 ug/m3 293K Cmax Oraria	NO2 ug/m3 293K Num ore sup anno	PM10 ug/m3 Cmed 24 h	PM10 ug/m3 Num giorni sup anno	BENZENE ug/m3 293K Media M. Annuale §
D.Lgs183/04 (soglia d'informaz.)		180					
D.Lgs183/04 (soglia d'allarme)		240					
D.M. 2/4/2002 n.60 Limite + Tolleranza n. max sup. Consentiti	10		200+10	200+10	50	50	5+1
DGR Lazio n. 1316/03 e n.128/04	10			18		35	
					50		6
<b>010 Colferro</b>	0.6 ore: 09	82 ore: 15	76 ore: 23	0			
<b>011 Colferro</b>			73 ore: 20	0	24	30	
<b>014 Allumiere</b>			39 ore: 07	0	17	2	
<b>015 Civitavecchia</b>	0.5 ore: 14		76 ore: 08	0	23	2	
<b>016 Guidonia</b>			72 ore: 07	0	25	15	
<b>038 Segni</b>		85 ore: 16	57 ore: 07	0			
<b>045 Ciampino</b>			62 ore: 10	0	23	24	1.4

Legambiente, nel suo studio sull'impatto inquinante dell'aeroporto di Ciampino, ha stimato che l'84% delle PM10 presenti in quel territorio sono state originate dal traffico aereo. Immaginiamo cosa succederebbe a Frosinone con l'aeroporto!

Le polveri sottili sono delle polveri quasi gassose che si possono spostare anche per mille chilometri e non si depositano facilmente, producendo un incremento delle mortalità da malattie respiratorie, cardiovascolari e da tumori.

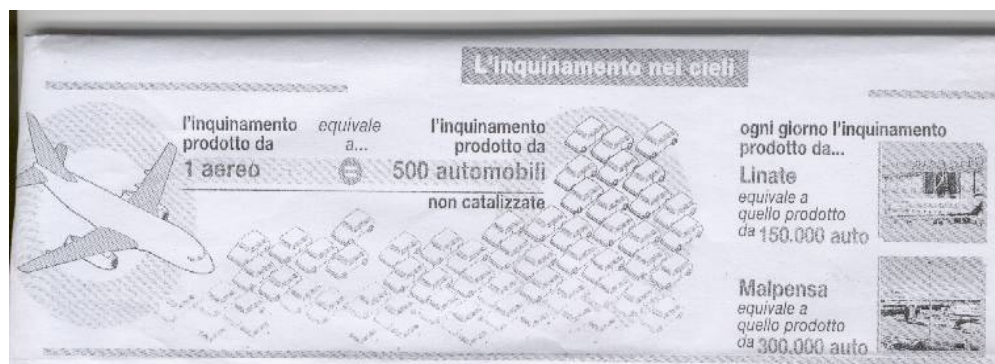
Si stima che tra il 2002 e il 2004 in 13 città italiane queste polveri abbiano causato la morte di 8220 persone (indagine effettuata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità). Sempre l'OMS invita a mantenere il livello delle polveri sottili sotto la soglia dei 20 microgrammi per metro cubo. Attualmente Frosinone secondo i valori medi annuali registrati dalle centraline sparse per la città è a quota 64 microgrammi per metro cubo, oltre il triplo.

È dunque incomprensibile che in questo contesto di eccezionale inquinamento da polveri sottili le amministrazioni pubbliche si ostinino nella progettazione dell'Aeroporto di Frosinone-Ferentino, che sarebbe un potente generatore di polveri sottili!

L'effetto nefasto del PM10 sulla salute umana è ormai assodato. Diverse indagini hanno mostrato in modo significativo che l'esposizione alle polveri sottili comporta aumento dei ricoveri ospedalieri, aumento dell'uso dei medicinali, aumento della mortalità, malattie respiratorie, reazioni infiammatorie polmonari, malattie del sistema cardiocircolatorio, riduzione della funzionalità polmonare dei bambini, aumento delle malattie croniche polmonari, riduzione della funzionalità polmonare negli adulti, riduzione della speranza di vita, aumento delle malattie cardiovascolari e delle malattie neoplastiche. Per quanto riguarda altri inquinanti aeroportuali come piombo e benzene, aumentano in particolare le malattie del sangue e degli organi emopoietici.

Così come il particolato e i prodotti gassosi penetrano nel nostro organismo, altrettanto fanno in quello di animali e piante. L'intera catena alimentare risulterebbe ancor più contaminata, a partire dai più piccoli invertebrati fino ai mammiferi più grandi. La produzione agricola delle zone limitrofe all'aeroporto, già gravemente colpita dall'emergenza ambientale, andrebbe inesorabilmente scomparendo.

Facciamo un esempio concreto di ciò che potrebbe avvenire con il flusso aereo previsto. L'inquinamento prodotto da un aereo è pari a 500 auto non catalitiche.<sup>6</sup> Per l'aeroporto di Frosinone-Ferentino sono previsti dallo studio ADF fino a 136 voli al giorno, che inquinerebbero come 68.500 vetture. Questo significa che per 365 giorni sulla Valle del Sacco ci sarebbe lo stesso inquinamento prodotto da 25.002.500 automobili non catalizzate.



<sup>6</sup> Cfr. articolo "contro l'inquinamento voli più cari" de La Repubblica – 22/04/2006

Contrariamente a quanto riescono parzialmente a fare le automobili con le marmitte catalitiche, gli aerei a turbina scaricano il carburante bruciato nell'atmosfera senza alcun tipo di filtro. Questo significa che tutti gli scarti del materiale combusto, in forma di particolato e di gas, viene letteralmente nebulizzato ed irrorato lungo la scia dell'aereo. I venti e processi naturali di diffusione provvedono poi a disperdere i gas ed i materiali in sospensione su un'area più vasta.

Tutto ciò potrebbe avere effetti gravissimi sul già drammatico stato di salute delle popolazioni della Valle del Sacco. Lo studio epidemiologico della ASL RM E concluso nel settembre 2008 ha evidenziato nelle popolazioni della Valle un eccesso di diverse forme tumorali, specie per quanto riguarda il tumore polmonare della pleura. Per le condizioni non tumorali, risultano in eccesso le malattie cardiovascolari, la patologia respiratoria di tipo asmatico (in particolare nei bambini), i disturbi del sistema nervoso periferico e degli organi genitali. Il complesso industriale ha causato nel tempo inquinamento dell'aria. I lavoratori sono stati esposti a sostanze tossiche nell'ambiente di lavoro, in particolare prodotti chimici ed amianto. Le persone che hanno risieduto lungo il fiume hanno assorbito ed accumulato nel tempo pesticidi organoclorurati, soprattutto tramite via alimentare.

L'indagine di biomonitoraggio ha dimostrato inoltre la già menzionata contaminazione umana di carattere cronico da beta-esaclorocicloesano ( $\beta$ -HCH), micidiale sostanza organica persistente derivante da rifiuti tossici industriali, più precisamente dal lindano, un parente del DDT vietato in Italia dal 2001. La sostanza ha effetti nocivi sul sistema nervoso centrale, sul sangue, fegato, reni.

I residenti in prossimità del fiume presentano valori di  $\beta$ -HCH significativamente più elevati del resto della popolazione. Dalle analisi del sangue eseguite su un campione di 256 residenti nei comuni dell'emergenza della Valle del Sacco (Colleferro, Segni, Gavignano in provincia di Roma; Paliano, Anagni, Ferentino, Sgurgola, Morolo e Supino in quella di Frosinone) è risultato che 135 persone (**il 55%**) sono contaminate in maniera irreversibile. Il numero dei contaminati, già di per sé impressionante, è assolutamente provvisorio. Le analisi sono ancora in corso.

La presenza di  $\beta$ -HCH è stata riscontrata su una vasta area della Valle del Sacco, da Colleferro, in provincia di Roma, fino al Comune di Ceccano, a sud di Frosinone. Ma il sospetto è che a portarlo non sia stato solo il fiume. Ad accendere il campanello d'allarme è la lettura dei risultati dell'indagine svolta dall'Arpa sui suoli agricoli nei comuni non ancora inclusi nel piano di emergenza. Infatti essa ha riscontrato il  $\beta$ -HCH praticamente lungo tutto l'asse del fiume Sacco. E non è la sola stranezza: nei terreni, la concentrazione del pesticida si trova anche man mano che ci si allontana dalle sponde del fiume e ci si avvicina nei terreni oggetto dei lavori per la TAV.

Il Treno ad Alta Velocità Roma-Napoli ha iniziato la sua corsa il 19 dicembre 2008, passando sopra il Sacco, il fiume dei veleni che scorre tra Roma e Frosinone. Nonostante la nascita dell'Osservatorio ambientale e monitoraggi effettuati prima, durante e dopo i lavori, qualcosa sembra essere sfuggito di mano, tra opere appaltate e subappaltate. Proprio sotto i piloni della grande opera di modernizzazione, lungo nove comuni le sponde del fiume Sacco erano state contaminate da una pericolosa sostanza tossica, il  $\beta$ -HCH.<sup>7</sup> Questo è solo uno dei tanti sviluppi possibili dell'enorme disastro causato da «cinquant'anni di industrializzazione selvaggia, che presentano il conto nella Valle del Sacco», come si legge nell'ampia inchiesta che Carta n. 2/2009 dedica alla Valle assassinata, la Seveso nel Lazio.<sup>8</sup>

Va ricordata anche la presenza massiccia nella Valle del Sacco dell'amianto killer. Nei primi anni '60, sull'onda degli investimenti che avrebbero dovuto "emancipare" industrialmente il Mezzogiorno, inizia la storia della Cemamit, nel comune di Ferentino, a pochi metri del fiume Sacco, stabilimento dove tramite la lavorazione di amianto *in polvere*

<sup>7</sup> Per approfondimenti cfr. <http://www.uniurb.it/giornalismo/lavori2006/minutola/fiume.htm>

<sup>8</sup> Per approfondimenti cfr. <http://www.carta.org/campagne/ambiente/16307>

si producevano manufatti in cemento-amianto per il settore edilizio. Erano impiegati oltre 200 lavoratori.

A causa delle polveri respirate nella Cemamit la stramaggioranza degli ex lavoratori Cemamit hanno contratto malattie correlate all'amianto e ad oggi 20 di questi sono deceduti. Amianto killer prodotto e distribuito negli anni nell'intero territorio della Valle del Sacco: sulle coperture di capannoni industriali nel suolo, nelle abitazioni civili, negli edifici pubblici. È ampiamente dimostrato che anche la bassa esposizione all'amianto può essere causa di malattie gravi, e che c'è una stretta relazione tra presenza d'amianto e concentrazione di tumori e malattie correlate tra la popolazione residente.

La relazione tra l'esposizione all'amianto e le patologie nella Valle del Sacco è confermata dall'analisi epidemiologia dell'ASL RM E, dove si rileva un eccesso rispetto alla media regionale per quanto riguarda il tumore polmonare alla pleura.

È scandaloso che a più di 20 anni dall'accertata pericolosità dell'amianto e a più di 10 dalla messa in sequestro dello stabilimento dell'ex Cemamit ancora niente sia stato fatto per bonificare il territorio, mentre si investono finanziamenti pubblici per un aeroporto dalla dubbia utilità.<sup>9</sup>

### LIMITI TECNICI

Alla fine del 2007 il Ministero dei Trasporti del governo Prodi, guidato dell'allora Ministro Alessandro Bianchi, boccia la candidatura di Frosinone come terzo scalo aeroportuale del Lazio, per motivi di sicurezza e incompatibilità con la scuola elicotteristica presente nell'area interessata dal progetto aeroportuale.

Incompatibilità confermata già nel marzo del 2000 dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, su richiesta di parere da parte dell'allora sindaco di Frosinone.

*“La particolare tipologia dell'attività della scuola elicotteristica (voli istruttori con allievi in possesso di una limitata esperienza professionale) rende difficoltosa per ragioni di sicurezza, la coesistenza tra il traffico dell'attuale scuola e quello civile; per tanto si riterrebbe opportuno che quest'ultimo possa operare sulla base esclusivamente nei giorni in cui non viene effettuata attività di volo militare”.*<sup>10</sup>

Perciò in caso di realizzazione dell'aeroporto o esso potrà effettuare limitatissimi voli, vista l'operatività della scuola elicotteristica, o dovrà chiudere quest'ultima con notevoli danni all'indotto economico e occupazionale.

A ciò si debbono aggiungere considerazioni di senso comune relative alla sicurezza, l'area oggetto del progetto aeroportuale è posta alle pendici di due gruppi montuosi (Ernici e Lepini) che chiudono completamente la Valle. Tale conformazione amplificherebbe ENORMEMENTE anche l'inquinamento acustico.

Inoltre va ricordata la presenza nell'area di due istituti d'istruzione superiore, del costruendo Ospedale di Frosinone, definiti luoghi sensibili dalla legge sull'inquinamento acustico, di plessi industriali con processi di lavorazione chimica ad alto rischio, nonché di una raffineria. Inoltre, di fronte al sedime aeroportuale previsto nel progetto si trova la superstrada Sora – Ferentino, in corso di completamento, con struttura sopraelevata. Infine, nessun piano regolatore dei Comuni interessati dal progetto ha mai indicato l'area a servizi aeroportuali, e a poche centinaia di metri dal previsto aeroporto sono presenti insediamenti urbani.

---

<sup>9</sup> Per approfondimenti cfr. [www.bastamianto.blogspot.com](http://www.bastamianto.blogspot.com) - [Ex Cemamit, quello che in un paese civile non dovrebbe esistere...](http://www.bastamianto.blogspot.com)

<sup>10</sup> Comune di Frosinone, posta in arrivo, 21 marzo 2000, protocollo 8660.

## UN AEROPORTO ECONOMICAMENTE VALIDO?

L'effetto benefico dell'aeroporto per l'economia del Frusinate è dato per scontato, così come è data per scontata la soddisfazione di una domanda di trasporto aereo, sia passeggeri che merci, propria della Provincia. Non ci sono studi economici di fattibilità, ma piuttosto atti di fede.

Quante sono le merci che attualmente viaggiano con l'aereo e quante ne viaggerebbero in futuro, e su quali basi si fonda la previsione? Quante sono attualmente le partenze giornaliere in aereo di viaggiatori provenienti dalla Ciociaria o diretti in Ciociaria e quali sono le destinazioni/provenienze? Non sarebbe più utile e meno dispendioso migliorare i collegamenti ferroviari con Roma?

### ALCUNE FAVOLE RACCONTATE DAI PROMOTORI DELL'AEROPORTO:

#### PRIMA FAVOLA: LA PROVINCIA DI FROSINONE HA BISOGNO DI INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO PERCHÉ LA SUA DOTAZIONE È INSUFFICIENTE

L'indagine Unioncamere del 2006 sulle province italiane colloca Frosinone all'ottavo posto su 103 province per dotazione stradale, con un indice pari a 199,6 rispetto all'indice italiano (pari a 100), mentre per la dotazione aeroportuale (che tiene conto degli aeroporti limitrofi) si colloca al ventiseiesimo posto, davanti dunque a ben 77 province italiane che hanno una peggiore e meno economica accessibilità agli aeroporti.

Risultano invece nettamente al di sotto della media italiana la dotazione ferroviaria (60,6), la dotazione di impianti e reti energetico-ambientali (63,0), le strutture per la telefonia e la telematica (51,8), le strutture per l'istruzione (81,1) e le strutture sanitarie (71,1).<sup>11</sup>

Ora, è noto<sup>12</sup> che l'impatto delle infrastrutture sulla produttività è positivo, ma non indifferenziato. Le tipologie di infrastrutture che hanno mostrato i più alti indici di correlazione positiva sono le infrastrutture connesse allo sviluppo del capitale umano e tecnologico da un lato e quelle idriche ed energetiche dall'altro. Nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, anch'esse positivamente correlate alla produttività, si evidenzia un miglior risultato delle reti ferroviarie rispetto a quelle stradali e aeroportuali.

In base agli studi succitati, sarebbe necessario, per aumentare il prodotto e la produttività della Provincia di Frosinone investire nella rete ferroviaria, nelle reti idriche ed energetiche e nell'istruzione, anziché nell'aeroporto.

#### SECONDA FAVOLA: FACCIAMO L'AEROPORTO, MA SARA' PICCOLO

"[...] L'aeroporto è condizionato dalla particolare struttura dei costi dell'industria aeroportuale, condizionata da notevoli costi fissi, difficilmente recuperabili [...] In altri termini non si può prescindere dalla considerazione della presenza di forti economie di scala [...] La dimensione minima efficiente di uno scalo è individuabile nell'intervallo che va da un milione e mezzo a tre milioni di passeggeri l'anno".<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Cfr. *Indicatori di dotazione infrastrutturale nel 2004 relativi alle province del Lazio, a Frosinone ed al Centro* (Italia=100), Istituto G. Tagliacarne – Indagine Unioncamere, p. 73., 2006.

<sup>12</sup> Solo per citare un recente studio piuttosto chiaro sul tema, cfr. *Infrastrutture e competitività territoriale in Italia* – Confindustria, Assemblea generale dei soci, Imperia, The European House - Ambrosetti spa, 2008.

<sup>13</sup> G. Mangia, *Un'analisi organizzativa del business system aeroportuale. Il caso dell'aeroporto internazionale di Capodichino*, Franco Angeli, 2006.

Questo significa che una volta effettuato l'investimento è necessario che l'aeroporto aumenti quanto più possibile il traffico se vuole raggiungere condizioni di redditività, è cioè costretto a crescere.

### **TERZA FAVOLA: L'AEROPORTO CREA 20 MILA POSTI DI LAVORO E SVILUPPO**

“[...] si calcola che per un incremento di 1 milione di passeggeri serviti si sviluppino, tra occupazione diretta ed indiretta, circa 950 nuovi posti di lavoro [...]”.<sup>14</sup>

Allora, supponendo che a Frosinone si realizzi un aeroporto da 3 milioni di passeggeri, si creerebbero teoricamente 2850 posti di lavoro. Ma bisogna considerare 1) che circa 1000 posti, tra occupazione diretta ed indiretta si perderebbero sia per lo spostamento necessario dell'aeroporto militare Moscardini che per la cessazione delle attività economiche, prevalentemente agricole, esercitate sui terreni da espropriare 2) che il traffico aereo di Frosinone sarebbe presumibilmente quello spostato da Ciampino, per cui si sposterebbero da Ciampino anche molti lavoratori già attualmente occupati. Ne deriverebbe perciò un incremento reale dell'occupazione decisamente modesto, che potrebbe essere piuttosto agevolmente ottenuto con l'investimento in attività meno impattanti e meno dispendiose.

Ad operazioni promosse in nome dello “sviluppo”, termine di grande *appeal* mediatico, non sempre corrisponde una crescita qualitativa. In un tessuto già drammaticamente colpito dalla crisi economica, ad operazioni sbagliate può corrispondere un arretramento economico e sociale. Sbilanciarsi incondizionatamente nel dare per vincente una operazione come quella di Frosinone-Ferentino è il grave segno di un impoverimento, da parte delle amministrazioni, di strumenti di analisi e cultura: un segnale che impone ai cittadini una vigilanza attenta e ferma.

L'immaginario elementare di crescita illimitata in una società giunta al limite delle risorse, e con un eccesso di offerta di beni e servizi, è ormai superato dagli eventi. Tanto più se in questo immaginario si accostano termini come sviluppo ed occupazione, quando oggi il lavoro è divenuto una delle variabili più precarie dei processi di produzione. Un progetto industriale equilibrato e socialmente responsabile\* dovrebbe tener conto della giusta proporzione fra i tre fattori essenziali della produzione: territorio, occupazione e capitale.

L'operazione è comunque un progetto basato sul massiccio impiego di territorio, una risorsa non rinnovabile, a fronte di dosi marginali di lavoro.

In un contesto simile, è emblematico al riguardo il caso dell'aeroporto di Ciampino, dove la spinta verso il profitto e l'economicità dell'offerta ha determinato un progressivo contenimento dei costi di manodopera a fronte di una continua crescita dell'attività aeroportuale.

Le infrastrutture aeroportuali, in prossimità di aree abitate, rappresentano una tipologia di sviluppo che genera benefici economici per pochi, a fronte di forti ricadute in termini di costi monetari, ambientali e sociali per la collettività.

### **QUARTA FAVOLA: L'OPERAZIONE VEICOLA DENARO PRIVATO SU UNA INIZIATIVA INFRASTRUTTURALE DI PUBBLICA UTILITÀ'**

La società Aeroporto di Frosinone ha registrato per ora solo perdite. Le perdite sono state sinora ripianate dai finanziamenti regionali e dagli azionisti di riferimento che oggi hanno prevalentemente natura pubblica diretta o indiretta. Il 62,60% delle azioni è nelle mani della Provincia di Frosinone, il 5,94% al Comune di Frosinone, il 6,15% al Consorzio ASI, il 24,99% alla Camera di Commercio, lo 0,30% al Comune di Ferentino. Paradossale che il

---

<sup>14</sup> *Ibid.*

Comune di Ferentino, chiamato a svolgere un ruolo primario nell'operazione, visto che l'aeroporto ricadrà in gran parte nel suo territorio, detenga solo lo 0,30% della società!

I fautori del progetto, escludendo aprioristicamente ipotesi di riconversione strutturale del territorio alternative a quella aeroportuale, che combinerebbero principi di economicità e responsabilità sociale di impresa, spingono per un non ben chiaro rilancio economico basato sull'aeroporto. Una strategia progettuale dove la garanzia è rappresentata dalla presenza del paracadute economico pubblico.

Benché si parli di una joint venture pubblica/privata la natura dell'operazione è prettamente pubblica e connotata pertanto da un forte carattere "politico". In questa vicenda, i cosiddetti privati ancora non hanno fatto un'apparizione di maniera. Raramente infatti nei mercati internazionali un privato partecipa ad un'operazione così vaga nei contenuti e dall'esito così incerto, a meno che non riceva una esplicita garanzia pubblica a copertura di un eventuale insuccesso reddituale.

Siamo pertanto in presenza di un'operazione economica finanziata al momento solo con denaro pubblico.

In merito ai possibili scenari evolutivi di questa operazione, in alternativa a situazioni di tipo prettamente pubblico, è il caso di considerare anche lo scenario a gestione privata. In tal caso, in una verosimile "fase due" di questa vicenda, la struttura verrebbe data in concessione ai privati a conclusione di una "fase uno di rilancio", in cui il punto di pareggio economico sarebbe raggiunto con denaro pubblico. Con buone probabilità si prefigurerebbe l'intervento di compagnie aeree low cost, le uniche che possono garantire una massa critica tale da rendere economicamente sostenibile la struttura di Frosinone. Fra le due ipotesi evolutive, indubbiamente quest'ultima sarebbe rivolta – come successo a Ciampino – alla massimizzazione del rendimento aeroportuale, con le peggiori conseguenze di impatto ambientale sia per il territorio che per la salute dei cittadini.

Purtroppo corre osservare che sul piano del riscontro empirico, quest'ultima soluzione è quella che ha trovato maggior applicazione per i cosiddetti aeroporti minori, che in termini di costi comparati offrono le condizioni più vantaggiose alle compagnie low cost. All'abbattimento di tali costi contribuiscono anche le garanzie economiche (con sussidi diretti o indiretti) offerte ai vettori dalle amministrazioni pubbliche locali. Concludendo si può affermare che l'operazione dell'aeroporto di Frosinone-Ferentino presenta non pochi vizi di sostanza e di forma.

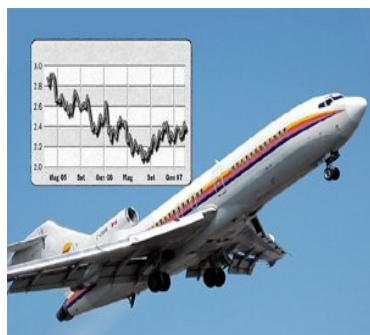
I vizi di sostanza riguardano la consapevolezza della viscosità economica dell'operazione: una catena incessante di investimenti (in termini di mezzi finanziari di risorse ambientali ed umane) in un progetto che è destinato con ottime probabilità a replicare i fallimenti del passato. I vizi di forma sono legati al processo decisionale sottostante, fortemente discutibile, in quanto marginalizza il ruolo della comunità che, secondo i principi di una responsabilità sociale di impresa come quella di Aeroporto di Frosinone Spa, dovrebbero avere una dignità decisionale almeno al pari degli azionisti. È nostro dovere impegnarci per interrompere questa sperequazione di risorse. La realizzazione della struttura aeroportuale, anche minore, significherebbe rivitalizzare un processo industriale di cui si conoscono con certezza solo i rischi per la collettività.

L'area oggetto dello scalo aeroportuale è prevalentemente a destinazione agricola. Sicuramente quei terreni, oggi di basso valore di mercato, potrebbero con la conseguente variazione urbanistica a servizio della struttura divenire oggetto di speculazione economica, finanziaria ed edilizia.

Agli abitanti dell'area circostante, se la sventurata iniziativa avesse un seguito, non resterebbe che fare come gli abitanti di Las Castellanas di San Fernando de Henares, in Spagna, un paesino vicino al quale è stato costruito l'aeroporto di Barajas. Dato l'insopportabile rumore, la cittadinanza ha ottenuto (dopo lunghe proteste) il trasloco di massa in una zona più tranquilla. Chiaramente a spese dell'istituzione pubblica.

Sulla crisi del settore aeroportuale e dell'insostenibilità economica dell'aeroporto di Frosinone-Ferentino è illuminante un articolo del 26/11/2007 de *La Stampa* dall'eloquente titolo **L'Italia degli aeroporti inutili**. Eccone alcuni passaggi:

*“Aeroporti di condominio, dietro l'angolo. Nell'Italia dei mille campanili tutti vorrebbero atterrare vicino a casa e per questo motivo sfornano progetti a ripetizione, fanno lobbying, chiedono soldi. Manca una vera programmazione nazionale, il numero degli scali rischia di crescere in maniera incontrollata.*



*Nel Lazio dopo mesi di tira e molla per scegliere un'alternativa a Ciampino, la disputa tra Frosinone e Viterbo sta per risolversi all'italiana: via libera a entrambi, a Viterbo il terzo scalo riservato ai low cost, a Frosinone il quarto - più piccolo - con i soldi della Regione [...]. Nessun beneficio. Ufficialmente gli aeroporti civili italiani sono 101, e di questi ben 45 sono aperti al traffico commerciale.*

*Ma solamente 21 superano la soglia del milione di passeggeri l'anno, sotto la quale stando agli esperti si lavora in perdita. Appena 19 scali sono serviti dall'Alitalia, tutti gli altri vivacchiano grazie a compagnie minori e vettori low-cost, che magari assicurano anche volumi importanti di traffico ma in cambio pretendono tariffe scontatissime. Insomma, i piccoli aeroporti sono più un costo che un beneficio. Non solo, ma contribuiscono a disperdere finanziamenti, richiedono una mole considerevole di altre spese a carico delle casse pubbliche (dalla viabilità accessoria ai nuovi parcheggi, dai servizi anti-incendio ai controlli doganali) e spesso si cannibalizzano uno con l'altro. .... I casi più clamorosi degli ultimi anni sono quelli di Taranto (a fronte di una spesa di 100 milioni di euro nel 2006 ha visto transitare appena 16 passeggeri) e di Vicenza (dove l'anno passato s'è registrato un solo volo al giorno)... Il grosso del traffico aereo nazionale, infatti, si concentra (giustamente) su pochi grandi poli... In vent'anni l'Italia ha investito ben 2,5 miliardi di euro in questo tipo di infrastrutture: 680 milioni su Fiumicino, 420 per Malpensa, mentre a tutti gli altri scali sono stati spalmati 550 milioni di euro di fondi dello Stato, 500 milioni di fondi Ue e 200 milioni messi a disposizione dalle Regioni....Lo Stato non effettua più investimenti in maniera diretta. In compenso Regioni, Comuni e Province non disdegnano di aprire i loro portafogli: per ragioni di prestigio, innanzitutto. E mentre i piccoli si moltiplicano i grandi soffrono...”*

## CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Martedì 7 aprile 2009 è stata approvata la delibera di giunta che *“individua nel territorio provinciale di Frosinone, l'Aeroporto regionale, localizzandolo in un'area tra i comuni di Frosinone e Ferentino, in conformità con le risultanze istruttorie e ferma restando la necessità della preventiva Valutazione Ambientale Strategica da completarsi entro sei mesi dalla pubblicazione del presente atto. Quest'ultima terrà conto dell'inserimento dell'Aeroporto in un più ampio programma che preveda l'opera di bonifica e di risanamento ambientale dei territori della Valle del Sacco e la riqualificazione e la riconversione ecologica del sistema produttivo locale anche attraverso lo sviluppo degli eco-distretti industriali, delle filiere agro energetiche e delle energie rinnovabili”*. Inoltre la delibera *“ritiene di condividere tale localizzazione, includendo il nuovo aeroporto e le infrastrutture connesse in un sistema di mobilità integrata idoneo a migliorare l'efficienza del trasporto pubblico provinciale”*.

Bisogna studiare l'impatto ambientale, dice la delibera regionale, e bisogna inserire l'opera in un contesto di risanamento ambientale: bene, noi non crediamo assolutamente a questa favola, sia perché non è necessario essere scienziati per capire che l'aeroporto

umenterebbe vertiginosamente il livello di inquinamento del territorio, sia perché è davvero curioso pensare di risanare l'ambiente con un aeroporto di queste dimensioni. Inoltre perché la delibera non stanziava un euro per perseguire tali obiettivi, mentre ben 5 milioni di euro sono stati sperperati nella sola progettazione aeroportuale.

Siamo sicuri che uscirà fuori un bello studio d'impatto ambientale del tipo: gli aerei inquinano per 100, piantiamo alberi che disinquinano per 50, diminuiamo l'uso della macchine perché poi un domani faremo la ferrovia che collega Roma in 25 minuti, per cui c'è un disinquinamento pari a 60, **per cui più 100 meno 50 meno 60 l'aeroporto riduce l'inquinamento di 10!**

Preoccupazioni che prendono forma. Si legge il 22 aprile 2009 su *Il Messaggero*: "Il consiglio di amministrazione di Adf (la spa Aeroporto di Frosinone) ha dato incarico, ieri mattina, ai professori Carrer e Allegrini e alla società di revisione Price Waterhouse di realizzare nei prossimi cinque mesi la valutazione ambientale strategica, così come previsto dalla delibera regionale che ha preso atto del progetto di fattibilità dello scalo ciociaro. «Abbiamo chiesto espressamente di realizzare questo studio in modo da poter riutilizzare i risultati anche per lo studio di impatto ambientale - spiega l'assessore regionale Francesco Scalia che ieri ha presieduto per l'ultima volta il cda di Adf - per evitare di duplicare il lavoro e di conseguenza il tempo necessario e i costi»".<sup>15</sup>

Come.. la valutazione ambientale strategica sarebbe commissionata dalla stessa società che vuole realizzare l'aeroporto!

La favola del miglioramento del trasporto pubblico provinciale veloce è poi tragicamente comica. Da anni sulla Roma-Cassino migliaia di pendolari vivono la loro passione quotidiana: treni sporchi, maleodoranti, costantemente in ritardo; stazioni ferroviarie senza bagni, senza biglietterie, senza personale ferroviario; velocità di percorrenza media inferiore ai 60Km/h. Se gli assessori regionali prendessero il treno per andare a Roma a lavorare in Regione forse se ne renderebbero conto! E a chi vive l'inferno quotidiano del pendolarismo con Roma si promette un futuro paradiso legato all'aeroporto: senza aeroporto niente ferrovia buona per Roma. Prendere o lasciare!

Poniamoci queste domande:

**Vista la situazione emergenziale dal punto di vista ambientale e della salute dei cittadini, perché si vuole questo aeroporto? E chi lo vuole?**

**Come si può subordinare la bonifica e la riconversione ambientale della Valle del Sacco alla costruzione di un aeroporto?**

**Perché per il progetto aeroportuale la Regione Lazio ha investito già ben 5 milioni di euro pubblici, mentre per i progetti di bonifica e di risanamento ecologico nell'area del frusinate della Valle del Sacco non se ne vedono di così consistenti?**

**I finanziamenti pubblici investiti fino adesso, e successivi stanziamenti, quali altri impieghi potrebbero avere nel territorio allo scopo di produrre ricchezza ed occupazione, senza stravolgere l'ambiente?**

Pensiamo che le risorse economiche impegnate per questa opera pubblica andrebbero destinate e investite in modo diverso e più proficuo per le esigenze dei cittadini e dei territori tramite la bonifica del territorio; la riconversione dell'apparato produttivo in eco-distretti industriali; la ricerca sulle energie rinnovabili; lo sviluppo della mobilità sostenibile, puntando al potenziamento della tratta Cassino – Roma; la nascita di poli culturali, con in

<sup>15</sup> Cfr. articolo "Presidenza ADF, il 30 le dimissioni di Scalia", *Il Messaggero* del 22/04/2009, cronaca di Frosinone, pag. 32

particolare l'istituzione di un parco agricolo-universitario nell'ex deposito militare della stazione di Anagni e di un polo universitario nell'area nord della Provincia di Frosinone, nonché di un auditorium e un teatro nel capoluogo, oggi assenti; la salvaguardia e la promozione turistica delle risorse naturali, con l'istituzione del Parco dei monti Lepini e del monumento naturale della Macchia di Anagni e del parco fluviale dell'Alabro; un maggior investimento nelle strutture ospedaliere, anche con l'istituzione di un reparto di pneumologia e di un reparto di medicina preventiva del lavoro; il rilancio del sistema turistico imperniato su Fiuggi, con strutture congressuali e sportive, valorizzando il turismo d'arte in tutta la Ciociaria. Tutte azioni utili a creare un ampio indotto per vera e sana occupazione.

### ***Quale metodo è stato seguito per decidere una tale opera ?***

Non certo quello della democrazia partecipativa. Infatti, nonostante la società Aeroporto di Frosinone S.P.A. sia completamente a partecipazione pubblica, i cittadini si vedono calare dall'alto decisioni che cambieranno radicalmente il loro modo di vivere, senza essere ascoltati dalle istituzioni.

L'approvazione della delibera regionale che localizza l'aeroporto nei territori di Frosinone-Ferentino, oltre ad essere un gravissimo errore politico, ha rivelato un atteggiamento irrispettoso della giunta regionale nei confronti dell'associazioni ambientaliste. Infatti, la tale localizzazione è stata approvata senza ascoltare la voce di chi da tempo si batte per la bonifica e la riconversione ecocompatibile del territorio. Questo dimostra un deficit di democrazia. Si è preferito garantire gli equilibri politici piuttosto che il futuro della Valle.

### ***Il Presidente della Regione Lazio Piero Marrazzo dichiarò a suo tempo in merito all'emergenza ambientale della Valle del Sacco che "chi ha inquinato dovrà pagare". Chi pagherà, invece, per l' inutile e dannoso aeroporto sulla Valle del Sacco?***

È un'assurdità che le istituzioni preposte parlino di bonifica se al contrario continuano nell'opera di inquinamento e speculazione del nostro territorio con progetti inutili.

La Valle del Sacco e la sua popolazione ha bisogno di un altro modello di sviluppo, autentico ed ecocompatibile.

Bisogna smontare il ricatto sociale che i promotori dell' aeroporto di Frosinone-Ferentino stanno portando avanti, per cui se si situa in un territorio, un' attività che lo inquina, lo deturpa e attenta alla salute dei suoi abitanti, questa deve essere accettata in nome della creazione di ipotetici nuovi posti di lavoro

Questo Paese ci ha abituati a vedere realizzate le assurdità più colossali, i più aberranti non-sensi, i più inimmaginabili scempi ambientali.

In questa poco onorevole classifica il progetto dell'aeroporto di Frosinone, si ritaglia un posto di primo piano. La classe politica locale, la Provincia, la Regione Lazio, il Comune di Ferentino, il Comune di Frosinone stanno riuscendo a compiere un "miracolo". Costruire un aeroporto senza solide prospettive economiche in una vallata in mezzo alle montagne già avvelenata da decenni di malcostume industriale, come provato da dati incontrovertibili, e operante in condizioni di sicurezza assai dubbie.

Un aeroporto che non decollerà mai in termini economici, risolvendosi in una colossale speculazione finanziaria- edilizia e in un imbuto di denaro pubblico, oppure che, non si sa bene come, riuscirà a crearsi un mercato grazie a un enorme investimento di volontà politica, ma producendo danni spaventosi in un contesto ambientale già compromesso, gravando sulle spalle di una popolazione che sta già pagando un altissimo prezzo in termini di salute.