

Il 17 giugno del 2003 viene costituita la società Adf spa (Aeroporti di Frosinone). I soci, all'epoca in cinque (Provincia, Asi, Cciaa, comuni di Frosinone e Ferentino) investirono in quota capitale 260 mila euro, ciascuno con una quota partecipativa del 25%. Il 14 novembre dello stesso anno la Regione Lazio stanziò 250 mila euro per affidare la progettazione dell'eliporto e dell'aeroporto civile per una pista di 1.821 metri in grado di ospitare voli Light Jet. La progettazione è stata aggiudicata dalla [Tecno Engineering di Roma](#) una delle società di ingegneria aeronautica tra le maggiori in Italia. Il 25 luglio 2005 è stato consegnato all'Enac, allo Stato Maggiore dell'Aeronautica e alla Regione Lazio il progetto per la verifica della compatibilità e dello studio di fattibilità per la pista dei voli internazionali. I due Enti assegnano allo scalo una pesante bocciatura sia dal punto di vista aeronautico che di compatibilità con la scuola di volo elicotteri ivi ubicata. In buona sostanza L'ENAC assegna un punteggio a Frosinone di 18 punti contro i 21 di Latina e i 43 di Viterbo, l'ENAV ritiene incompatibile la localizzazione del 1° traffico di Ciampino su Frosinone, L'Aeronautica Militare afferma che non possono convivere insieme l'aeroporto e la Scuola di volo elicotteri ubicata sul sedime aeroportuale ciociaro. In pratica l'aeroporto di Frosinone è inidoneo per ospitare uno scalo *low cost*. Ovviamente la [Tecno Engineering](#) sostiene, contrariamente ai pareri degli organi istituzionali suddetti, che è vero il contrario; un po' come chiedere all'oste com'è il vino.

In attesa di volare, intanto a Frosinone volano gli stipendi e crescono a dismisura le spese sostenute dalla società, ovvero, dal contribuente. In media, per esempio, il Consiglio di Amministrazione composto da nove membri più **l'ingegnere Alessandro Minotti** in qualità di direttore generale si riunisce due volte al mese. Ogni gettone di presenza si aggira intorno alle 250 euro che fanno costare ogni seduta circa 2300 euro. In un anno solo di gettoni di presenza si superano i 50 mila euro che calcolando gli anni di costituzione della società fanno una bella cifretta. Il Consiglio di Amministrazione dell'AdF è costituito da nove persone. **Il presidente della società è Francesco Scalia.** Sarebbe interessante conoscere gli attuali altri soggetti che partecipano alla società e soprattutto a chi sono state assegnate le consulenze esterne e quanto sono costate al contribuente. A proposito di aeroporto lo stesso Scalia, resosi conto del folle progetto di realizzare uno scalo *low cost*, in un [Comunicato della Provincia di Frosinone](#) del 24 novembre 2006 afferma: "Tengo a precisare che non siamo in competizione con Latina per i voli low cost: sono scelte che faranno le compagnie aeree e i tour operator. Noi stiamo lavorando per sviluppare il traffico leggero (aerotaxi e light jet), in forte espansione in Italia e nel mondo grazie anche alle caratteristiche eco compatibili dei nuovi aeromobili ed alla riduzione dei loro costi di acquisto e gestione, che potrebbe sfruttare le infrastrutture eliportuali opportunamente adeguate". Pochi giorni dopo nel [Comunicato](#) del primo dicembre 2006, replicando alle accuse lanciate dall'esponente regionale di Legambiente Scalia ribadisce nuovamente: "Come è noto, stiamo lavorando per sviluppare un polo aeroportuale integrato e, in particolare, il traffico leggero: aerotaxi e light jet, una realtà in forte espansione in Italia e nel mondo grazie anche alle caratteristiche eco compatibili dei nuovi aeromobili, e per la quale potranno essere sfruttate le infrastrutture eliportuali, opportunamente adeguate". Sul [messaggero del 19 dicembre 2006](#) rimarca il direttore generale di Aeroporti di Frosinone Alessandro Minotti: "Stiamo lavorando ad uno scalo per i cosiddetti light jet, aerei da dieci posti". Le premesse fatte da Scalia e da Minotti alla fine dello scorso anno lasciavano intendere che gli stessi fossero intenzionati a trasformare l'aeroporto di Frosinone in un mini scalo tendente a consolidare la vocazione elicotteristica del Frusinate (avvalorata dalla presenza del colosso Augusta, maggior azienda italiana nel settore), e magari affiancargli un'attività di aerotaxi o al massimo di Light Jet. Quest'ultima attività, che molti scommettono sia il futuro dell'aviazione, ha avuto un grande sviluppo negli Stati Uniti, dove esistono 150.000 aerei e 6.000 aeroporti, e in paesi come Germania Francia e Inghilterra, l'Italia, con 102 aeroporti e 1000 aeroplani. Si tratta, di aerei

a 4/6 posti, con velocità di oltre 600 km/h ma con pesi e costi molto contenuti, con un basso impatto per l'ambiente e la possibilità di localizzazione in aeroporti minori. Le nuove strutture standardizzate, per accogliere detto traffico aereo, denominate "aeroporti leggeri", prevedono piste lunghe tra i 700 e 1400 metri e larghe tra i 18 e i 30, e regolamenti e caratteristiche tecniche in grado di garantire la sicurezza, contenendo però i costi di gestione. Le premesse di fine 2006 fatte da Scalia & c. erano, per di più, perfettamente in linea con le linee guida del Piano della Mobilità con cui il 23.11.2006 del Consiglio regionale del Lazio riconosceva a Frosinone una prevalente vocazione elicotteristica. Ma improvvisamente, e qui viene il bello, nei primi mesi del 2007 Scalia & c. dopo aver convinto l'opinione pubblica a realizzare quanto sopra esposto cambiano radicalmente rotta, e al posto di una struttura da poche migliaia di passeggeri annui, cominciano a reclamare a gran voce un aeroporto che nel giro di pochi anni dovrebbe ospitare oltre 4 o 5 milioni di passeggeri. Stranamente, all'ENAC che già aveva effettuato uno studio di fattibilità sul terzo aeroporto laziale in cui prevedeva le sole alternative di Latina e Viterbo (uniche realtà laziali in grado di poter ospitare uno scalo low cost), viene chiesto di rivedere l'elaborato includendovi, guarda caso, anche Frosinone. Città, quest'ultima, che in prima battuta i tecnici dell'aviazione civile nemmeno avevano preso in considerazione viste, tra l'altro, le assurde condizioni orografiche e meteorologiche che rendevano, sin da subito, presto evidente l'assurdità di uno scalo ivi localizzato. Ora che piano stava prendendo forma e che qualcuno aveva imposto, o meglio caldamente raccomandato, all'ENAC di valutare quanto l'ENTE non aveva inizialmente nemmeno minimamente considerato, bisognava promuovere efficacemente l'ingegnosa trovata. Non a caso, quindi il 3 maggio 2007 a Roma si tiene in pompa magna il convegno, ben [pubblicizzato dalla provincia di Frosinone](#) intitolato "Il trasporto aereo nell'Europa delle Regioni – Il Sistema Aeroportuale del Lazio", organizzato dal super sponsor dell'aeroporto di Frosinone, avvocato dello Stato Pierluigi Di Palma, già direttore generale dell'ENAC ed ora, secondo i bene informati, uomo di Marrazzo in Ciociaria, nonché commissario regionale per l'emergenza ciociara della [Valle del Sacco](#). Al convegno Di Palma gioca tutte le sue carte a favore di Frosinone e poi a furor di comunicati stampa autoreferenziali cerca di convincere tutti della genialità di poter localizzare uno scalo tra i monti e le impervie condizioni meteorologiche del frusinate. Ma l'intraprendente piano subisce subito una doccia fredda durante il convegno, infatti, tutti gli altri autorevoli interlocutori appaiono alquanto perplessi sulla soluzione indicata da Di Palma. Perplessità che ora i dati dell'ENAC e dell'ENAV hanno reso di pubblico dominio assegnando a Frosinone una pesante bocciatura su tutti i fronti ed in particolare sui requisiti della compatibilità ambientale e della sicurezza. Questo piano strategico ben ingegnato e fortunatamente mal riuscito sembrava morto e sepolto in quella sala della Avvocatura di Stato gremita di autorevoli esperti aeronautici contrari alla realizzazione di una follia aeronautica senza precedenti. Ma in Italia i progetti più sono folli, pericolosi e inquinati più vanno avanti. Non sarà forse che la scelta su di Frosinone sia voluta da qualcuno che al contempo pensa di dare uno zucchero ai cittadini di Ciampino., un pò di finanziamenti ai ciociari ma in realtà vuole che le cose rimangano come sono, pensando di fortificare Fiumicino?

Il Presidente  
Avv. Giovanni Bartoletti