

**Spett. EUR SpA**

Direzione Comunic. Rapp. Istituzionali  
P.le Adenauer, 8  
Cap. 00144 – Roma

**Ministero della Difesa**

-Aeronautica Militare –  
5^ Reparto – Stato Maggiore  
Viale Pretoriano, 1  
Cap. 00185 - Roma

**Spett. AirPress**

C/o Editoriale Aeronautica srl  
Via del Corso, 504  
Cap. 00186 – Roma

**Archivio Centrale dello Stato**  
Sede di Roma

**Oggetto:** Mostra Storica tenuta presso il rifugio antiaereo del Palazzo degli Uffici in P.le Adenauer, 8 – Eur –Roma dal 15 marzo al 13 aprile 2008 dal titolo: **“L’aeroporto che non c’è”**. – **L’Idroaeroporto della Magliana**.

*Spettabili Istituzioni,  
Egregi dirigenti,*

ringraziandoVi infinitamente per l’occasione offertaci, desideriamo renderVi noto che nonostante gli eventi bellici o forse ancora di più lo sviluppo tecnologico abbiano influito negativamente sulla realizzazione del grandioso progetto dell’idroaeroporto indicato in oggetto ed a cui fa riferimento la Mostra Storica, è stato edificato ed è perfettamente funzionante nella medesima aerea un moderno aeroporto adibito al traffico elicotteristico, con annessa avio-superficie per il volo da diporto.

Tale struttura, trova le sue radici proprio nella ri-proposizione in chiave moderna di quella che negli anni 1936 –1946 fu la necessità infrastrutturale di Roma, dettata dalla corsa alla conquista dell’aria, dettata dalle grandi

traversate oceaniche di Italo Balbo e dal prestigio conferito alla nostra esordiente Aeronautica Italiana moderna, dall'Era Fascista.

L'aeroporto denominato e conosciuto su tutte le carte aeronautiche con il nome **Capitalia Airport – Ponte Galeria**, di proprietà della famiglia **Lazzarotto** ha preso vita negli anni '80 quando sono state tracciate le linee guida che hanno portato dapprima alla bonifica ed alla recinzione di una vasta area utilizzata precedentemente per l'estrazione mineraria di materiali inerti da costruzione (sabbie, brecce, creta di origine sedimentale) e successivamente all'edificazione delle strutture primarie di ricezione, angaraggio, officine di riparazione e manutenzione, sistemi di comunicazione, illuminazione, logistica, uffici,.....

Oggi tale struttura rappresenta a tutti gli effetti il **4° aeroporto della Capitale** ed **il primo in assoluto per il traffico elicotteristico** del centro Italia, che permette un collegamento tra Roma ed il resto d'Italia (isole incluse) nell'arco delle 24 ore per tutti i 365 giorni dell'anno.

Tale aeroporto è infatti dotato di un modernissimo sistema di illuminazione notturna che permette gli atterraggi ed i decolli in tutta sicurezza dei velivoli ad ala rotante anche nelle ore notturne.

L'aeroporto Capitalia Airport – Ponte Galeria è in stretta comunicazione e di appoggio all'aeroporto Intercontinentale di Fiumicino.

Sito ad una quota di circa 28 metri sopra il progetto originale dell'Idroporto degli anni '30, ha la peculiarità di essere eccezionalmente visibile dall'autostrada Roma - Fiumicino e dal Grande Raccordo Anulare di Roma con uscita su via della Magliana – uscita 31. (Coordinate 41°49'43" Nord e 12°22'91" Est)

La sede di Capitalia Airport – Ponte Galeria, in via della Magliana, 1066 è infatti segnalata dalla torre per le comunicazioni di colore rosso e bianca e dal ben più formidabile trofeo costituito da un aereo militare a reazione Fiat G91T, in perfette condizioni di conservazione, esposto ad un volo perenne nei venti che continuamente lo sollecitano al volo, vanto nel recente passato dell'Aeronautica Militare, delle Frecce Tricolori e della nostra industria Fiat-Avio.

Tale aereo è infatti montato su un particolare meccanismo che ne permette la continua rotazione ed allineamento del suo asse al vento con solo due nodi di vento, collaborando in pieno, quasi fosse una semplice manica a vento alle operazioni di decollo ed atterraggio dei velivoli in transito.

L'asse della pista di decollo, infine, si protrae proprio per l'elevazione dei 28 metri rispetto al progetto originale come una portaerei naturale con la prua immersa nel progetto di quell'idroaeroporto della Magliana che ha trovato il suo epilogo proprio in Capitalia Airport, voluto e mantenuto in piena efficienza dal quotidiano impegno della famiglia Lazzarotto ed in particolare dagli amministratori della società Capitalia, cav. Bruno e Anna Lazzarotto e dai loro figli Ettore, Vittorio (pilota comandante e responsabile della struttura) e Tony.

Nella stessa sede trova riferimento il partito politico **LeAli – Lealtà e Coerenza politica**, ([www.leali.org](http://www.leali.org)), che proprio per le annose vicende legate alla compagnia di bandiera Alitalia e per le esperienze maturate nel settore dell'aviazione civile, ha trasmesso in questi giorni proprio da Capitalia Airport, un comunicato stampa con una validissima proposta per il salvataggio ed il rilancio della Compagnia di Bandiera italiana, di cui si allega copia.

Nella speranza che tale nostra comunicazione possa trovare riscontro ed essere inserita a pieno titolo negli atti relativi alla documentazione storica in Vostro possesso, quale necessario compendio ad una chiave di lettura di più vaste dimensioni temporali, dettate dalle necessità e dallo sviluppo infrastrutturale legate saldamente al volo dell'Uomo ed in modo particolare alla città eterna di Roma, Vi inviamo i nostri più cordiali saluti, invitandoVi secondo i tempi e le modalità che vorrete indicarci a prendere visione delle “varianti” da noi realizzate all'originario progetto di un “Aeroporto della Magliana”. L'Aeroporto che c'è!!!

Cordialmente.

Roma, 02 aprile 2008

L'amministratore

F.to **Cav. Bruno Lazzarotto**

Il direttore ufficio progetti di Capitalia srl

F.to **Arch. Ettore Lazzarotto**

-----  
**Allegati.**

- **Fotografie**
- **Deplians**
- **Comunicato LeAli.**



## Un aeroporto che non c'è

A CURA DI **ADOLFO MARINO**

UFFICIO DI PRESIDENZA ENAC-ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Una settimana scorsa su queste pagine ci siamo occupati della storia dell'aeroporto di Roma Urbe, attraverso il bel libro di Alfredo Stinellis, "Storia di un aeroporto".

Questa settimana ci occupiamo di una storia che potrebbe essere scritta al "futuro passato", se questo tempo verbale esistesse, la storia cioè di un aeroporto arrivato a una avanzata fase di progettazione ma che non ha mai visto la luce. La storia di un progetto restato allo stadio di utopia perché grandioso, perché ubicato in un non-luogo (prevedeva modifiche radicali del paesaggio), perché cancellato dal corso avverso della Storia.

Si tratta dell'Idroaeroporto Internazionale della Magliana, al quale è dedicata un'interessante mostra aperta in questi giorni a Roma (fino al 13 aprile) nella suggestiva cornice del Rifugio Antiaereo del Palazzo degli Uffici. La mostra è organizzata dalla società Eur in collaborazione con l'Aeronautica Militare, con il supporto di AIR PRESS come media partner.

La cornice della mostra è di per sé estremamente evocativa: un bunker sotterraneo conservato così com'era ai tempi della seconda guerra mondiale, con tanto di porte a prova di esplosione e un ambiente appositamente allestito con la ricostruzione di un vero e proprio rifugio antiaereo. Il tema della mostra è molto più di una curiosità storica. L'"aeroporto che non c'è" è l'idroaeroporto internazionale, oggi diremmo un aeroporto intercontinentale che sarebbe dovuto sorgere nella zona della Magliana in occasione dell'Esposizione Universale di Roma del 1942. L'E42, l'evento mai realizzato a causa della guerra, che avrebbe dovuto mostrare al mondo la grandezza delle realizzazioni del popolo italiano. L'area prescelta era limitrofa all'Eur, alla Magliana e al ponte sul Tevere (distrutto poi dai bombardamenti del 1944).

La collocazione dell'idroaeroporto era stata scelta proprio in funzione dell'Esposizione Universale, per consentire un arrivo più agevole ai visitatori. Posto a poco meno di dieci chilometri dal centro città l'aeroporto sarebbe stato al centro di un sistema di trasporto integrato stradale, ferroviario e fluviale.

L'aeroporto nasceva all'insegna del titanismo, il demone di tutta un'epoca. Opere di alta ingegneria civile modificano il corso del Tevere eliminando l'ansa di Spinaceto per predisporre un'area sufficientemente grande da accogliere il sedime aeroportuale. Si provvede anche ad arginare il Tevere in modo da scongiurare la minaccia secolare delle piene, che con cadenza periodica affliggono

Roma fin dalla sua fondazione. Fin qui il progetto realizzato. Non fu realizzata invece la pista di 3000 metri per idrovolanti, né il suo successivo prolungamento fino a 5000 metri. È un'era in cui gli aerei sono in legno e, subito dopo l'ammarraggio, dalla prua delle chiglie degli idrovolanti esce l'equipaggio munito di mezzi marinai per effettuare l'approdo.

Infrastruttura strategica per l'Esposizione Universale, il progetto è addirittura quello di un doppio aeroporto, che oltre all'idroscalo per l'utilizzo dei grandi idrovolanti capaci di effettuare le rotte intercontinentali prevede anche il campo di volo.

Per la prima volta una capillare ricerca ha riscoperto i progetti originali e i documenti d'epoca custoditi presso l'Ufficio storico e il Museo storico dell'Aeronautica Militare, la Rivista Aeronautica, l'Archivio centrale di Stato e l'Archivio di Stato di Roma.

Attraverso documenti, testi, planimetrie, fotografie e testimonianze del decennio che va dal 1936 al 1946 i curatori della mostra hanno ricostruito in modo capillare questo progetto semiconosciuto. Per la prima volta sono visibili al pubblico i progetti originali e i carteggi dell'epoca attraverso i quali il progetto utopico prende forma a poco a poco. La mostra ospita anche una sala video con proiezioni di filmati degli anni '30 sulle grandi imprese dei pionieri dell'aviazione italiana. Il volo transatlantico di Italo Balbo, eroe dei due mondi con la sua flotta di idrovolanti, acclamato per le strade di New York e poi a Roma al suo rientro in patria. O l'elegante malinconia del lago di Garda che a Desenzano

ospitava il Reparto Alta Velocità, la scuola creata per lavare l'onta della sconfitta di Arturo Ferrarin e Mario De Bernardi alla Coppa Schneider a Venezia nel settembre del 1927.

La mostra "L'aeroporto che non c'è" è il primo di una serie di eventi che avranno luogo all'Eur in occasione dell'85° anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare. Eventi pensati nel segno di un legame storico che l'Aeronautica ha con il quartiere romano, nel quale ha avuto per decenni importanti strutture ed uffici.

Sempre il Rifugio Antiaereo del Palazzo degli Uffici ospiterà, infatti, un'altra mostra che tocca il mondo dell'aviazione.

Si tratta della retrospettiva Utopia Volo Modernità dedicata all'aeropittore futurista Tullio Crali, che avrà luogo dal 9 maggio al 9 giugno 2008 (info: 0654252213/3383238254). ●



**L'aeroporto che non c'è.**

**Il progetto dell'Idroaeroporto della Magliana  
Rifugio Antiaereo del Palazzo degli Uffici, Roma**

15 marzo-13 aprile 2008



# LeAli – Lealtà e Coerenza politica

## www.leali.org

Sede Nazionale Via della Magliana, 1066  
Cap. 00050 - Roma

Ufficio stampa +39. 347.8960015  
Fax +39 06 65000404



### COMUNICATO STAMPA

#### **Caso Alitalia: LeAli propone un innovativo piano di rientro economico per il salvataggio della Compagnia di bandiera.**

Dopo aver assistito ai patetici scambi d'opinione, a cui ci ha abituato in questa campagna elettorale il cartello politico Veltroni – Berlusconi, LeAli- Lealtà e Coerenza politica, la cui sede nazionale è proprio attestata in un aeroporto privato della Capitale, lancia una sfida concreta e percorribile dettata da una primaria esperienza acquisita nella gestione aeroportuale, non solo di salvezza della compagnia Alitalia, ma anche di rilancio della stessa nel contesto globale.

“**A scacco in 4 mosse**” è questo in sintesi il contenuto del programma messo a punto dal Consiglio direttivo del Partito LeAli, a cui, il presidente **arch. Ettore Lazzarotto**, ha oggi spiegato ad una stretta riunione di collaboratori, con quali risorse e modalità attuarlo.

Si tratta in sintesi di quattro strategie da attuare entro giugno 2008, che prevedono:

- 1- La riapertura della procedura di un bando di gara che favorisca alleanze strategiche e consorzi d'impresе e bancari anche esteri ma con controllo manageriale italiano. Da non sottovalutare in questa fase la presenza “necessaria” della compagnia italiana **AirOne**
- 2- La valutazione approfondita delle potenzialità attuali e future della compagnia quale “competitor” su rotte nazionali, europee ed intercontinentali da rendere operative ne prossimo biennio.
- 3- L'elaborazione di una “due-diligent” che renda quanto più realistica la valutazione patrimoniale attuale di Alitalia e contestualmente si ponga il primario obiettivo di fare ri-emergere le inverosimili masse di denaro “improvvisamente fatte scomparire” non solo per una dissennata gestione amministrativa, ma anche e soprattutto per cause che sono ancora tutte da chiarire che coinvolgono politici, voti di scambio, moltitudini di contratti di esternalizzazione pilotata, contratti per inutili consulenze pagate a peso d'oro, gestione delle infrastrutture e degli aeromobili con accordi palesemente a danno della compagnia maturati con il benessere di una politica aziendale e sindacale senza alcun controllo che ha favorito degli esclusivi interessi particolari, ...
- 4- Recupero di tutti i beni sottratti alla compagnia Alitalia di cui al punto 3), da parte di uno specifico reparto della Guardia di Finanza operativo da subito ed in concerto tra il Ministero dei Trasporti e del Tesoro/Finanza. L'individuazione di tali ingenti capitali, permetterà inoltre di colmare la spaventosa voragine di miliardi di euro e costituire al contempo il ri-finanziamento di attività di core-business di Alitalia. Successivo insediamento di un nuovo consiglio di amministrazione Alitalia, formato da persone competenti nella materia dei trasporti, rappresentati dei gruppi industriali e bancari, nonché da componenti supervisor e fedeli al giuramento di Lealtà alla compagnia di Bandiera Alitalia ed a LeAli – Lealtà e Coerenza politica, indicati all'uopo dal Consiglio direttivo di LeAli.

**Roma, 22 marzo 2008**

**Per pubblicazione. Grazie**