

AMPUGNANO: UN PROGETTO ECONOMICAMENTE VALIDO?

I sostenitori del progetto di ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano hanno avanzato fino ad oggi considerazioni ed argomentazioni piuttosto semplici, riassumibili in due punti essenziali:

1. l'operazione serve allo sviluppo ed all'occupazione;
2. l'operazione veicola denaro privato su una iniziativa infrastrutturale di pubblica utilità.

Il riscontro empirico, ma anche il buon senso, consentono di contestare la validità di queste affermazioni.

Ad operazioni promosse in nome dello "sviluppo", termine di grande appeal mediatico, **non sempre corrisponde una crescita qualitativa**. In un tessuto ricco e strutturato come quello senese, ad operazioni sbagliate può corrispondere **un arretramento economico e sociale**. Sbilanciarsi incondizionatamente nel dare per vincente una operazione come quella di Ampugnano 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.

AEROPORTO = SVILUPPO + OCCUPAZIONE ?

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 oramai superato dagli eventi. Tanto più se in questo immaginario si accostano termini come svi-

luppo ed occupazione, quando oggi il lavoro è divenuto una delle variabili più precarie dei processi di produzione.

Un progetto industriale equilibrato e socialmente responsabile¹ dovrebbe tener conto della giusta proporzione fra i tre fattori essenziali della produzione: territorio, occupazione e capitale.

L'ampliamento dell'aeroporto di

massiccio impiego di territorio, una risorsa non rinnovabile, a fronte di dosi marginali di lavoro.

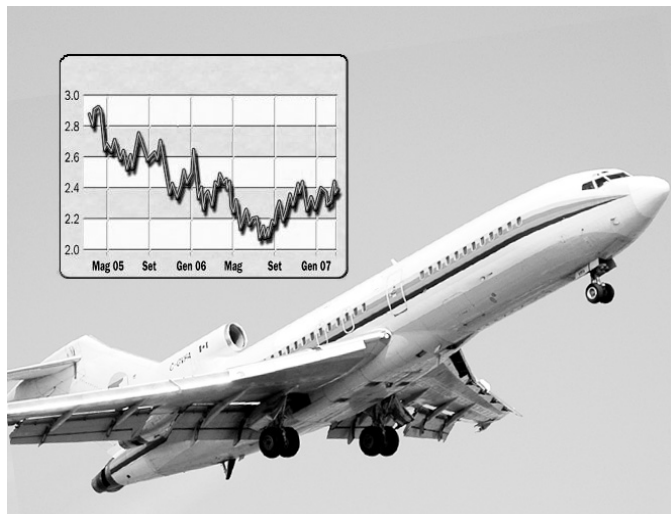
In un contesto simile, è emblematico al riguardo il caso dell'aeroporto di Ciampino dove la spinta verso il profitto e l'economicità dell'offerta ha determinato un progressivo contenimento dei costi di manodopera a fronte di una continua crescita dell'attività aeroportuale.

Le infrastrutture aeroportuali, ed in particolare quelle costruite in un territorio di pregio ed 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. L'operazione di Ampugnano si sviluppa in condizioni di elevata

viscosità economica che genera meccanismi a catena di investimenti / diseconomie / investimenti.

AEROPORTO = JOINT VENTURE DI NATURA PRIVATA?

La società Aeroporto di Siena S.p.a. ha continuamente registrato perdite che nel solo triennio 2003-2006 sono ammontate ad oltre 3 milioni di euro. Oltre ai costi fissi di struttura pesano sul bilancio i costi del personale. Le perdite sono state sinora ripianate dagli azionisti di riferimento che oggi hanno prevalentemente natura pubblica diretta o indiretta. Il 49,1% delle azioni è nelle mani della Camera di commercio di Siena, mentre il 6,2% appartiene



Ampugnano è invece un progetto dove a forti intensità di utilizzo di capitale e territorio corrisponde un basso impiego del fattore lavoro. A giustificazione degli investimenti (in linea teorica) la remunerazione del capitale investito in un progetto come quello di Ampugnano dovrebbe essere pari o superiore a quella di un investimento di medesima entità nel mercato dei capitali. **Le cose possono in realtà funzionare ben diversamente se l'operazione è sussidiata dal settore pubblico, come purtroppo accade spesso in Italia.** In ogni caso, fermo restando la questione del capitale impiegato ed il probabile intervento pubblico, l'operazione di Ampugnano è comunque un progetto basato sul

¹ La responsabilità sociale d'impresa è definita come l'integrazione volontaria delle preoccupazioni sociali e ed ecologiche delle imprese nelle loro operazioni commerciali e nei loro rapporti con le parti interessate (dal glossario del bilancio socio ambientale BMPS 2005)

alle amministrazioni locali. Da notare il seguente paradosso: il Comune di Sovicille, chiamato a svolgere un ruolo primario nell'operazione, detiene solo l'1% della società! Il 44,7% ha natura pseudo - privata (Banca MPS S.p.a. 23,8% e Aeroporto di Firenze S.p.a. 20,9%).

I fautori del progetto, escludendo aprioristicamente ipotesi di riconversione strutturale alternativa a quella aeroportuale, che combinerebbero principi di economicità e responsabilità sociale di impresa, spingono per un non ben chiaro rilancio dell'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"**. Anche il fondo Galaxy, che offre la copertura finanziaria, è di emanazione pubblica. I suoi soci di riferimento sono le Casse Depositi e Prestiti francese, italiana e la banca KfW (banca federale e dei Länder). **E' inoltre da notare la circolarità delle partecipazioni:** la Cassa depositi e prestiti è una S.p.a. ma è controllata al 70% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e il restante 30% da diverse Fondazioni bancarie. La Cassa D.P. italiana ha una partecipazione del 40% in Galaxy.

In questa vicenda, i cosiddetti privati (Fondi Real Dreams o Terranova) 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 in presenza pertanto di un'operazione di rilancio economico finanziata con denaro pubblico, **con la sola differenza rispetto al passato che l'ambito di riferimento passa da quello locale ad una dimensione nazionale ed europea.**

QUALE FUTURO?

In merito ai possibili scenari evolutivi di questa operazione, in alternativa a situazioni di tipo prettamente pubblico, merita 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 piccola struttura di Ampugnano. 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 con-

tribuiscono anche le garanzie economiche (con sussidi diretti o indiretti) offerte ai vettori dalle amministrazioni pubbliche locali. Concludendo si può affermare che l'operazione di Ampugnano presenta non pochi vizi di sostanza e di forma.

I primi, 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 Siena S.p.a., dovrebbero avere una dignità decisionale almeno al pari degli azionisti.

E' nostro dovere impegnarci per interrompere questo sperpero di risorse. Un ampliamento della struttura, anche minore, significa rivitalizzare un processo industriale di cui si conoscono con certezza solo i rischi per la collettività.

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.

COMITATO CONTRO L'AMPLIAMENTO DELL'AEROPORTO DI AMPUGNANO-SIENA

Comitato spontaneo di cittadini, **apartitico e democratico** costituitosi nell'agosto 2007 contro il progetto industriale di ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano-Siena. Il Comitato è sostenuto da: Italia Nostra, WWF, Legambiente, Rete dei Comitati per la Toscana di Asor Rosa, Ass. Filo d'Erba, Attac Italia, Comitato per la Salvaguardia della Montagnola Senese, Ass. Grilli Parlanti di Siena e la cittadinanza attiva dei comuni di Siena, Monteriggioni e Sovicille.

VISITA IL SITO WEB DEL COMITATO: <http://ospiti.comune.siena.it/filoerba/aeroporto/>