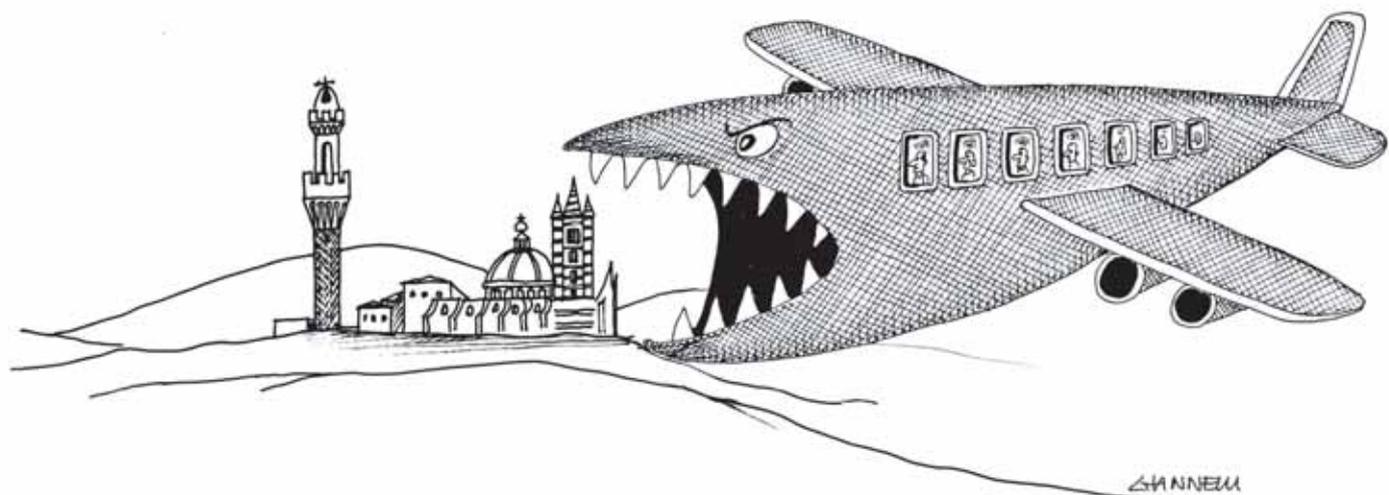


NO AMPLIAMENTO DI AMPUGNANO

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

SVEGLIAMOCI !



IL PESCECANE CIMANGIA LA CITTÀ

Sabato 10 Novembre 2007

MANIFESTAZIONE

Contro l'ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano

Difendiamo Siena e il suo territorio!

Ritrovo ore 15 alla Lizza, corteo per le vie cittadine, conclusione in Piazza Matteotti

NUMERO UNICO, A CURA DEL COMITATO CONTRO L'AMPLIAMENTO DELL'AEROPORTO DI AMPUGNANO-SIENA.
Email: ampugnano@gmail.com - Fax: (+39) 0577 347 839 - Internet: <http://ospiti.comune.siena.it/filoerba/aeroporto/>

Comitato spontaneo di cittadini, **apartito 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, Farfalle Rosse, 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.

Ecco i numeri del

Traffico aereo, inquinamento e cementificazione:

Dalla metà dello scorso settembre la proposta di ampliamento del piccolo aeroporto di Ampugnano è stata resa pubblica. La stampa locale ha tentato in ogni modo di distogliere l'attenzione dalla reale portata del progetto, impegnandosi ad ignorare del tutto la questione (La Nazione) o limitandosi a riportare la cronaca di una parte del dibattito (Il Corriere di Siena).

Il progetto, presentato dal fondo internazionale di investimenti Galaxy, sembra caldeggiato da una parte importante delle forze produttive e politiche, sia al governo che all'opposizione, del territorio senese.

In questo opuscolo informativo il Comitato contro l'ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano-Siena ha

condensato in poche pagine un grande lavoro di studio e ricerca sul problema degli aeroporti, portato avanti da decine di studiosi, esperti e semplici cittadini a partire dal luglio scorso, quando cominciarono a trapelare sui quotidiani (nazionali) preoccupanti articoli.

Chi è Galaxy?

È un fondo europeo di investimenti i cui soci di riferimento sono le Casse Depositi e Prestiti italiana e francese, e la banca KfW tedesca. La Cassa D.P. italiana, che ha una partecipazione del 40% in Galaxy, è una S.p.A. a sua volta controllata al 70% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Galaxy quindi opera con denaro pubblico: gli oneri di questa operazione interesseranno,

inevitabilmente, la collettività.

Su cosa si basa il progetto?

Il piano di sviluppo industriale, disponibile su Internet, appare improvvisato e basato su uno studio di fattibilità discutibile e superficiale. Il bacino di utenza stimato è di 482.000 abitanti, identificato con le zone centrali della Toscana, oltre ad alcune piccole zone più a sud. La provincia di Siena ha 256.000 abitanti ed inoltre il piano non contempla in alcun modo l'importante aeroporto militare di Grosseto, che ha avuto dall'Unione Europea il via libera per l'incremento della sua attività civile.

Cosa prevede il progetto?

Il progetto si presenta come un primo passo verso futuri ampliamenti, in fasi successive.

Analizzando il periodo 2008 - 2020, partiamo dal piano edilizio.

La struttura attuale dell'aeroporto sarebbe completamente trasformata, prevedendo la cementificazione di una superficie totale equivalente di 16 ettari, pari a circa 23 campi da calcio (si veda box a lato). Il computo di questa superficie non comprende una serie di opere previste (e non quantificate nel progetto) come ad esempio: parcheggio passeggeri e dipendenti, strutture dedicate al noleggio auto e limousine, parcheggio autobus, parcheggio taxi (altri 8-10 ettari aggiuntivi).

La portata dell'impatto aeroportuale sull'ambiente è legato anche al traffico aereo: già fra cinque anni, nel 2012, sono previsti in estate una media di oltre 70 movimenti aerei al giorno (fra partenze ed arrivi, si veda grafico a lato), per un totale di 350.000 passeggeri annui. Nel 2020, con un trend di crescita costante, i passeggeri annui arriverebbero a 500.000, superando in

23 campi da calcio di cemento per il solo aeroporto

| | mq. |
|---|----------------|
| estensione pista | 3.250 |
| nuova taxiway | 34.400 |
| piazzale di sosta per aeromobili | 63.000 |
| nuova torre di controllo | 300 |
| struttura per le merci | 2.000 |
| handling servizi a terra | 5.400 |
| edificio per gestione carico e scarico | 700 |
| rifornimento carburante | 4.000 |
| strutture per la ristorazione | 700 |
| polizia e dogana | 300 |
| struttura servizio antincendio | 800 |
| nuova centralina elettrica | 200 |
| nuova struttura approvvigionamento idrico | 200 |
| nuova struttura per le acque reflue | 1.000 |
| struttura smaltimento rifiuti e depurazione | 250 |
| nuovo accesso all'aeroporto | 40.500 |
| TOTALE | 157.000 |

Il progetto Galaxy

l'impatto ambientale di una vasta area industriale

estate la media di oltre 90 voli al giorno.

Se questi numeri stupiscono i cittadini che hanno creduto alla favola dei 10-20 voli al giorno, ancor più stupore fa sapere dal Sole 24 Ore del 18.10 u.s. che i dati resi pubblici da Galaxy sono stati attenuati per "evitare il panico fra i residenti". Veramente un bel progetto sostenibile, oculato ed "in simbiosi con la natura!", per parafrasare chi vuole questo aeroporto. D'altra parte la Galaxy ci assicura: per l'impatto ambientale sarà tutto fatto "a norma di legge", proprio come si fa in Italia a Ciampino e Malpensa!

È questo che vogliamo?

Ci dobbiamo chiedere se sia questo quello di cui ha bisogno la provincia di Siena. In Svizzera i cittadini possono fare il check in direttamente in stazione, raggiungere l'aeroporto in treno, ed accedere direttamente al gate, senza perdite di tempo: si sostituisce il tempo del viaggio in treno con le attese morte in aeroporto. E' così difficile attivare questo servizio anche a Siena per Pisa, che ha un aeroporto degno di questo nome? E per raggiungere l'aeroporto di Peretola, 70 km appena, in che odissea dobbiamo imbarcarci?

A Siena servono strade sicure e a percorrenza rapida, una efficiente rete ferroviaria e servizi collegati con gli aeroporti esistenti. Tutto il resto, minacce e ricatti di perdita di lavoro e recessioni economiche sono argomentazioni vuote, perico-

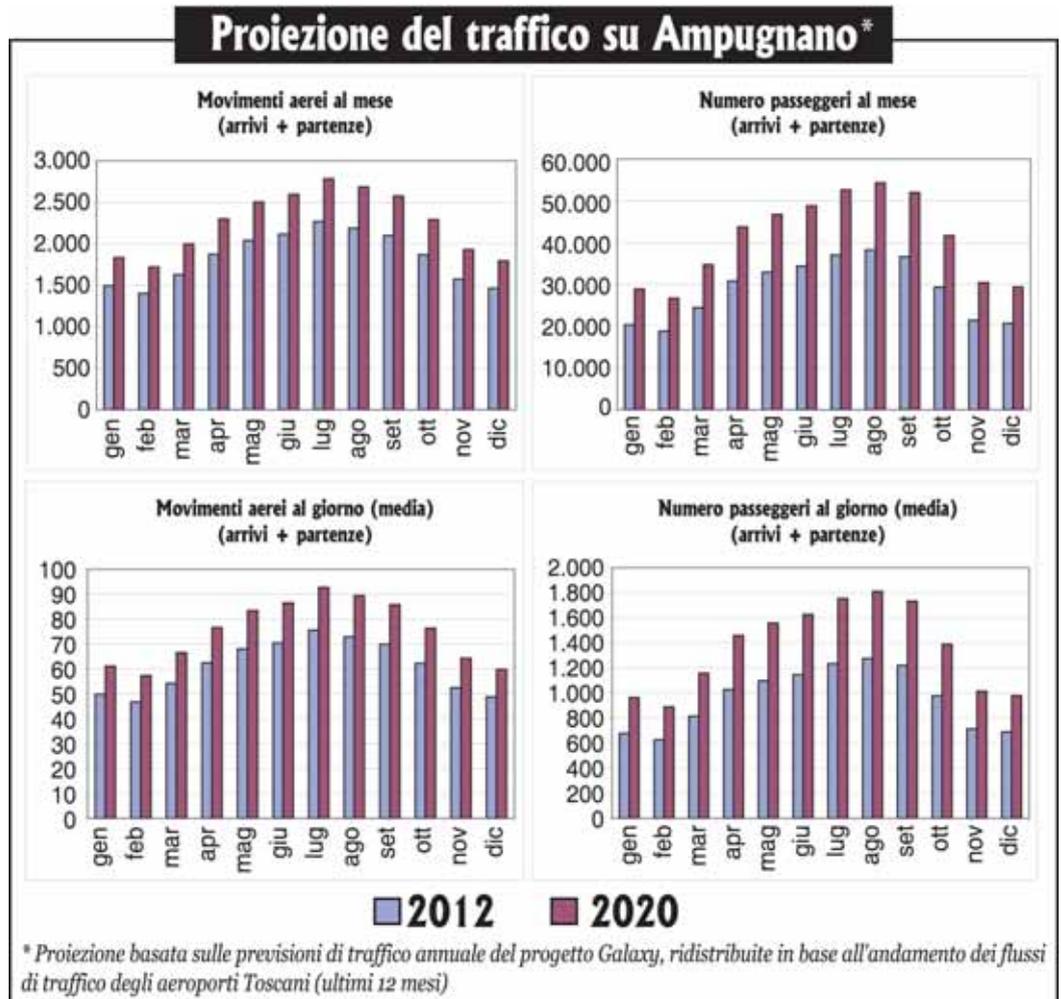
lose e indegne per il nostro territorio.

La provincia di Siena, fra le più ricche in Italia, potrà crescere solo perseguendo lo sviluppo secondo una ottimizzazione delle risorse e nel rispetto massimo dell'ambiente e del territorio. Di certo, l'insano progetto di aprire un aeroporto internazionale di nicchia, in forte competizione con gli altri aeroporti vicini, lascia veramente perplessi.

Analisi finanziaria

Il piano presentato da Galaxy presenta forti carenze di forma e di sostanza. Il documento ricorda più una dispensa di economia aziendale che la rappresentazione obiettiva e

approfondita del piano di intervento finanziario di Galaxy: mancano del tutto i dati su cui basare una reale valutazione di opportunità finanziaria. Emblematico, al riguardo, lo schema prodotto a pag. 37 del documento, a margine del modello economico finanziario (vedi box pag. successiva): una vaga schematizzazione teorica che, a fronte di confutabili previsioni di traffico, non fornisce indicazioni sullo scenario macroeconomico, offre un fumoso programma d'investimento e, soprattutto, non indica alcun fattore di conversione che consenta di tradurre in elementi di costo e di ricavo le cifre dei movimenti passeggeri. **Di fatto, è impossibile stabilire se e quando il progetto rag-**



giungerà un equilibrio finanziario (punto di pareggio), condizione indispensabile per valutarne l'economicità e quindi la fattibilità del progetto. Tanto meno si fa accenno a come Galaxy si premunisca da eventuali rischi economico/finanziari (ci sono e consistenti): sono previste garanzie pubbliche di subentro o di copertura di un eventuale mancato/insufficiente rendimento?

Non si sa a che titolo Galaxy intervenga nell'operazione e come la stessa acquisisca il pacchetto di controllo del capitale della società Aeroporto di Siena. Ci possiamo immaginare che ciò avvenga attraverso emissioni azionarie successive sottoscritte solo da Galaxy, con diluizione dell'attuale proprietà azionaria. Ma ha senso lasciare in mano al capitale finanziario internazionale (e alle sue logiche di mercato) una così delicata struttura locale?

D'altronde il mantenimento del controllo da parte di Galaxy sembra eludere allo schema di intervento di una tipica operazione PPI (iniziativa pubblico-privata) che in genere prevede ad una certa data l'uscita dell'investitore (nella fattispecie Galaxy) e il subentro nel controllo alla società aeroportuale. Ad es. questo è quanto avvenuto nell'operazione Aeroporto di Exeter dove ha partecipato Galaxy.

Altre considerazioni specifiche riguardano:

- Gli investimenti diretti e di terzi e il ricorso al debito, che si concentrano nei due anni 2008-09. Circa i tempi di investimento risulta ottimistica la concomitanza temporale nel 2009 dei massimi investimenti strutturali (d'imbarco, terminal, operative aeroportuali per 36,9 mio €) con l'avvio dell'operatività aeroportuale. Circa gli investimenti diretti non si conosce la provenienza dei fondi: è probabilmente liquidità in cerca di impiego proficuo di Galaxy ma non se ne conosce il rendimento atteso. Se invece siamo in presenza di capitali di fonte Cassa Depositi e Prestiti (CDP ha una quota del 40% in Galaxy) questo vuol dire che la CDP (controllata al

70% dal Ministero dell'economia e delle finanze) utilizza proprie disponibilità finanziarie, in larga parte rappresentate da raccolta postale netta (secondo i dati di bilancio 2006 di CDP questa è stata di 19 mld €). In ogni caso sarebbe interessante sapere se i risparmiatori postali sono al corrente di tale investimento.

In merito agli investimenti di terzi (anche essi concentrati nel 2009 per 10,1 mio €) e del ricorso al debito non si sa nulla. I finanziamenti potrebbero essere forniti da MPS nella tipologia di mutui, ma con quali garanzie? Si prevede il ricorso ai fantomatici derivati? Indubbiamente in tal caso la gestione finanziaria registrerebbe un ulteriore pericoloso appesantimento.

- Una condizione di successo che viene esplicitata dal piano riguarda i cosiddetti "incentivi di marketing" e "la politica di sconti sostanziali". In sostanza forme di sussidio attuate con denaro pubblico per lanciare l'attività dell'aeroporto. A prescindere da valutazioni di merito circa l'opportunità di usare denaro pubblico per rendere competitiva una struttura di natura privata non di primaria necessità per la comunità locale (fra l'altro si parla di una tipologia di aeroporto di eccellenza), l'intervento pubblico esplicito sembra difficilmente reiterabile per Siena dopo che la Commissione europea ha recentemente acconsentito, dopo un lungo iter, a un intervento a favore dell'aeroporto di Grosseto¹ con valenza di sviluppo regionale. Mi sembra poco argomentabile l'ipotesi di sviluppo della Toscana attraverso la moltiplicazione dei siti aeroportuali.

In sostanza gli autori del Piano Galaxy sembrano non essere a

conoscenza di quanto recentemente ribadito dal rapporto A.T. Kearney sullo "sviluppo dei trasporti e viabilità" nazionale dal quale emergono tra l'altro:

- condizioni di redditività degli aeroporti italiani molto inferiori a quelle degli omologhi europei;
- l'incapacità del servizio aeroportuale italiano di far fronte alla crescente domanda non tanto per la mancanza di piste di atterraggio (il paese viene definito "delle cento piste ma di nessun aeroporto"), ma per la carenza di investimenti per passeggero (i più bassi in Europa);
- l'inadeguata definizione delle competenze (v. Ministero dei trasporti e ministero delle infrastrutture vs Enac);
- la mancanza di un quadro di regolamentazione nazionale. Il Piano generale dei trasporti del 2001 non è stato mai attuato.

La finalità dichiarata ma non argomentata di un ipotetico equilibrio economico/finanziario sembra del tutto aleatoria in un settore fortemente selettivo e competitivo come quello del servizio aereo; per non parlare dell'abbattimento dei costi fissi da perseguire attraverso l'ampliamento della massa critica che mal si concilia con i dichiarati obiettivi di creazione di una struttura a basso impatto ambientale.

¹ Dal testo del 10 ottobre: "La Commissione europea ha deciso di autorizzare l'Italia a concedere un aiuto pubblico di avviamento per nuove rotte aeree in partenza dall'aeroporto regionale di Grosseto verso altre destinazioni europee. La misura avrà durata triennale a partire dal 2008 e prevede uno stanziamento di 927 mila euro alle compagnie aeree destinato al finanziamento di nuove rotte".



La minaccia alla falda del Luco

L'acquifero fornisce gran parte dell'acqua potabile a Siena e provincia

Il valore fondamentale dell'acqua **per la vita e per l'uomo è indubbio** (come più volte ribadito anche nei numerosi documenti redatti dalle pubbliche amministrazioni), soprattutto in virtù della generalizzata emergenza idrica legata ai mutamenti climatici in atto, e all'aumentato fabbisogno per vari usi fra cui quelli potabili ed agricoli.

L'aeroporto di Ampugnano si colloca **immediatamente a ridosso dell'area di affioramento dell'acquifero del Luco**, considerato uno dei più importanti serbatoi naturali di acqua della **Toscana meridionale**. In idrogeologia, il termine acquifero identifica un corpo roccioso capace di contenere nella porosità, negli interstizi, nelle cavità e nelle fratture una quantità utilizzabile di acqua.

La stessa Amministrazione Provinciale nel PTC (Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Siena) classifica il Luco **come acquifero strategico, proponendosi, testualmente, di voler "tutelare gli acquiferi strategici, in ispecie quelli dell'Amiata e della zona Monte Maggio - Montagnola Senese, che racchiudono risorse idropotabili fondamentali per la provincia di Siena [...]"**. Nell'area interessata dal progetto di amplia-

mento dell'aeroporto, alla falda acquifera del Luco si collegano, in modo complesso e ancora non del tutto chiarito dagli studiosi, falde più superficiali di fondamentale importanza anche per le attività agricole. Poco più a sud, **il Fiume Merse raccoglie le acque superficiali e profonde**



provenienti dalla Piana di Rosia.

Il progetto di ampliamento di Ampugnano è di fatto **assolutamente inconciliabile con gli obiettivi di tutela che le pubbliche amministrazioni si propongono attraverso i loro stessi documenti.**

Le operazioni di esercizio di un aeroporto prevedono, ogni anno, l'uso di migliaia di litri di sostanze **anticongelanti per le piste e per gli aerei.** Gli agenti chimici

impiegati, rappresentati prevalentemente da **propilenglicole ed etilenglicole, hanno elevata tossicità, e sono classificati come contaminanti assai pericolosi per l'aria e l'acqua.** Ad essi vengono aggiunti vari additivi, alcuni dei quali possono essere molto tossici seppur presenti in basse concentrazioni, talora anche **con effetti cancerogeni e teratogeni.**

La maggior parte degli anticongelanti impiegati in un aeroporto si disperdono direttamente sulla pavimentazione dell'aeroporto. Nonostante la presenza di sistemi per il recupero, riciclo o trattamento di queste sostanze, **una parte di esse evapora o è presa in carico dalle acque piovane.** Alcuni costituenti sono degradabili, ma altri non lo sono e possono andare a contaminare le acque di falda e superficiali, con

gravissime ripercussioni sulla vita acquatica (nel caso specifico pensiamo alla strettissima vicinanza con il fiume Merse), e anche sull'uomo che faccia uso di queste acque per scopi idropotabili o per l'agricoltura.

Nelle normali operazioni di traffico di un aeroporto **una certa aliquota dei fluidi utilizzati non va a ricadere sulla pavimentazione dell'aeroporto. Nel caso di anticongelanti applicati agli aerei, circa il 15% si disperde nell'aria, mentre il**

5% si disperde al momento del decollo. Gli anticongelanti, che aderiscono fortemente alle superfici, rimangono facilmente sugli aerei per essere quindi rilasciati in zone dell'aeroporto non strettamente connesse al sistema di raccolta dei fluidi di scarico o durante il decollo.

A questo si aggiunge l'impatto ambientale di fisiologiche ed inevitabili perdite di **carburante ed oli minerali per motori.**

All'ampliamento in superficie dell'aeroporto corrisponderà necessariamente uno scavo in profondità (per esempio la messa in opera di una pista di spessore sufficiente si stima

intorno ai 3-4 metri - a supportare la pressione di impatto di aerei più grandi in fase di atterraggio), che potrebbe apportare pericolosi squilibri idrostatici per gli importanti movimenti di terreno e per le necessità di regimazione delle acque in una zona **in cui la falda è intercettabile a meno di 5 metri di profondità.**

Studi idrogeologici specifici hanno evidenziato che **la falda acquifera del Luco è alimentata sostanzialmente per infiltrazione di acqua piovana**, ovvero l'acqua penetra lentamente nel terreno dopo un ruscellamento superficiale più o meno importante. **Per questo tutto il materiale combusto ed irrorato**

mente un grave fattore inquinante dell'acquifero che affiora in aree limitrofe classificate a classe di Sensibilità 1 dal PTC provinciale.

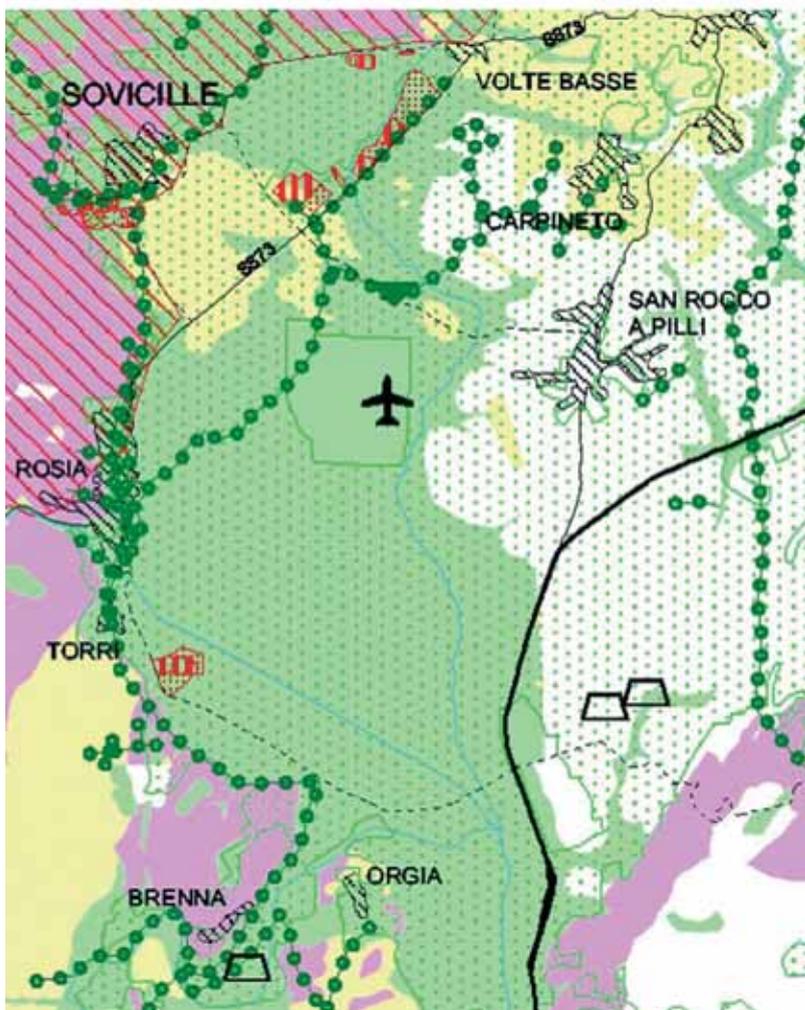
Per queste aree, il PTC riporta: *"Nelle aree sensibili di classe 1, ove sono ricompresi gli acquiferi strategici della provincia, [...] i comuni assicurano vengano esclusi qualsiasi uso od attività in grado di generare, in maniera effettivamente significativa, l'infiltrazione nelle falde di sostanze inquinanti oppure di diminuire - ad esempio a causa di scavi, perforazioni o movimenti di terra rilevanti - il tempo di percolazione delle acque dalla superficie all'acquifero sottostante"*. Ed inoltre: *"Nei corpi idrici superficiali ricadenti nelle aree sensibili di classe 1 o comunque ad esse connessi, le caratteristiche qualitative delle acque devono rientrare, in tutte le condizioni di portata, in quelle stabilite per le acque superficiali destinate alla produzione di acqua potabile"*.

dagli aerei in varie forme costituirebbe indubbia

LEGENDA

GRADO DI VULNERABILITA' INTRINSECA DEGLI ACQUIFERI

| | |
|--|--|
|  Elevato |  Medio - Basso |
|  Alto - Medio |  Bassissimo o nullo |



GLOSSARIO

Glicole etilenico – E' un composto organico di struttura simile all'alcol. Usato prevalentemente come anticongelante è tossico per ingestione. I primi sintomi di intossicazione sono simili a quelli di un'ubriacatura da etanolo, confusione, difficoltà di parola, cattiva coordinazione dei movimenti; col tempo l'organismo metabolizza il glicole etilenico in acido ossalico che può provocare un blocco renale. Una dose di circa 30 millilitri può essere letale. I soggetti intossicati con glicole vengono trattati con etanolo che compete con l'enzima che trasforma il glicole in acido ossalico evitando la formazione di questa sostanza.

Bibliografia disponibile sul sito del Comitato

<http://ospiti.comune.siena.it/filoerba/aeroporto/>

Comune di Sovicille: benvenuto in Zona 6

L'inquinamento acustico colpirà una vasta area intorno all'aeroporto

L'inquinamento acustico, trascurato in passato perché considerato più un disturbo locale che un problema ambientale, è oggi considerato una delle principali cause del peggioramento della qualità della vita. Si stima che l'inquinamento acustico - principalmente imputabile a trasporti, attività edilizia, attività produttiva e pubblici esercizi - incida sulla salute e sulla qualità della vita di almeno il 25% della popolazione europea (VI Programma d'azione (2001-2010) per l'ambiente della Comunità europea).

L'inquinamento acustico ha effetti sugli **adulti come sui bambini**. La letteratura scientifica è ormai ricca di ricerche in cui è dimostrato che l'esposizione regolare a rumori (ad esempio quelli emessi da un aeroporto commerciale) può causare **alterazioni della pressione sanguigna, dei cicli sonno-veglia e dei cicli digestivi: tutti segni di stress dell'organi-**

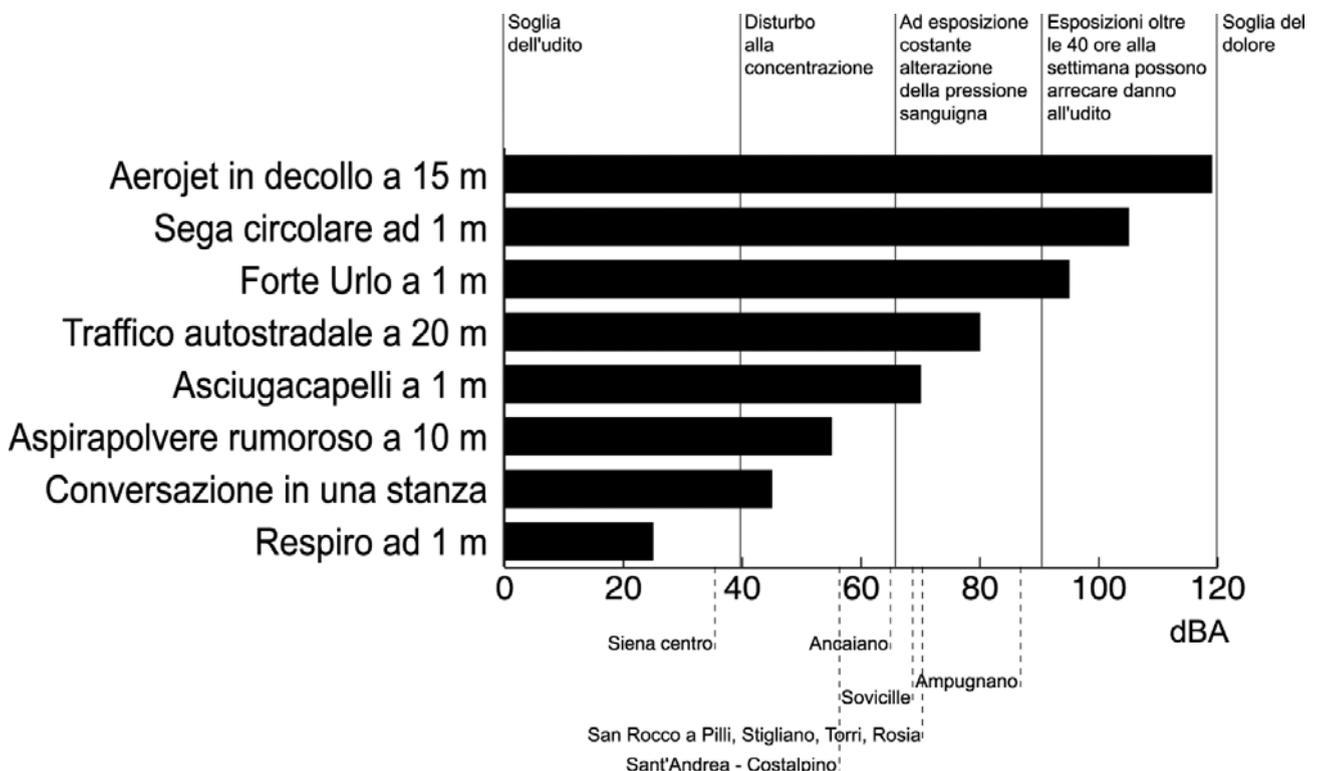
smo umano. In particolare, come rilevato da indagini epidemiologiche in zone limitrofe ad aeroporti lo stress acustico può determinare **ipoacusia, cefalea, depressione, nevrosi ansiosa, colon irritabile ed ipertensione**.

Gli studi hanno evidenziato fra i **bambini** residenti in aree limitrofe ad aeroporti una **alterazione della normale attività nervosa e dei normali livelli di attività cardiovascolare**.

Un recente studio del 2005 pubblicato sul Lancet, una prestigiosa rivista medica britannica, ha rilevato che i bambini che vivono vicino ad aeroporti in Inghilterra, Spagna ed Olanda **hanno prestazioni scolastiche inferiori rispetto ai compagni di classe e difficoltà di comprensione e concentrazione**. La **zonizzazione acustica** è uno strumento di classificazione acustica del territorio finalizzato sia alla prevenzione del deterioramento delle zone non inquinate che al risanamento di quelle inquinate attra-

verso la regolamentazione dello sviluppo urbanistico, commerciale, artigianale ed industriale. L'eventuale presenza sul territorio comunale di livelli di rumore superiori a quanto fissato dalla normativa comporta l'obbligo della predisposizione e dell'adozione di un Piano di Risanamento Acustico da parte dell'Amministrazione Comunale.

Il rumore è misurato in dB(A), secondo una scala di misura logaritmica. Le classi impiegate nella zonizzazione urbanistica sono 6: si parte dalla zona 1 per le aree particolarmente protette con limiti massimi di 50 dB(A) diurni e 40 dB(A) notturni, per arrivare alle zone 5 e 6, per aree industriali con limiti massimi di 70 dB(A) diurni e 60-70 dB(A) notturni. **La realizzazione del progetto porterebbe gran parte dei paesi del comune di Sovicille a rientrare nelle zone 5 o 6.**



Livello percepito di rumore per varie fonti sonore. In funzione della posizione dei paesi limitrofi all'aeroporto sono stati stimati i livelli di rumore percepiti all'aperto, assumendo la sorgente (un jet in fase di decollo) posizionata sopra la pista. L'impatto acustico di un aereo dipende da vari fattori come il tipo di motori e la rotta seguita.

L'inquinamento da

L'Oms ha rilevato che il PM 2.5 accorcia

Un aeroporto internazionale costituisce un centro di attività in cui **sono concentrati consumi di energia pari ad una vasta area industriale**. Secondo parametri di stima attendibili e comunemente accettati nella letteratura scientifica, **per ogni milione di passeggeri annui**, un aeroporto consuma in un anno 3.800 MWh (MegaWattora) di corrente elettrica, 500.000 metri cubi di acqua e 60.000 metri cubi di gas metano, senza contare il carburante bruciato localmente da aerei ed auto.

L'inquinamento che investe l'area interessata da un aeroporto **deriva dagli effetti legati a questo consumo di energia, con tutte le sue conseguenze indesiderate**.

La produzione di emissioni negli aeroporti è dovuta a molti fattori fra cui il basso rendimento dei motori a turbina usati nei jet. Basti pensare che in fase

di decollo un jet brucia dal 12% (per voli medio lunghi) al 33% (per tratte nazionali) dell'intero carburante necessario per compiere l'intera tratta. L'alimentazione degli aeroplani avviene a cherosene, combustibile poco raffinato e quindi meno costoso, ma molto inquinante.

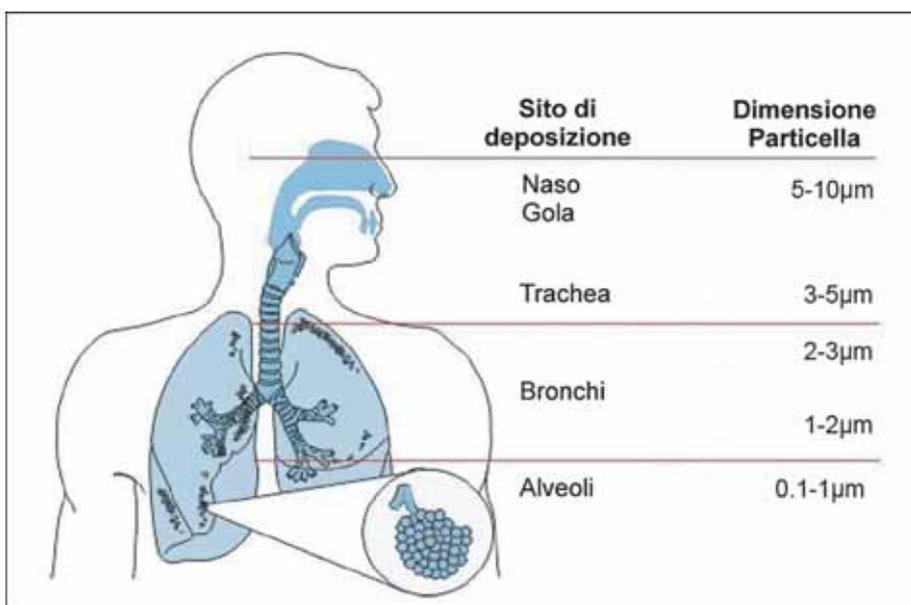
Contrariamente a quanto riescono parzialmente a fare le automobili con le marmitte catalitiche, **gli aerei a turbina scaricano il carburante bruciato nell'atmosfera senza alcun tipo di filtro**. Questo significa che tutti gli scarti del materiale combusto, in forma di particolato e di gas, viene letteralmente 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.

L'effetto nefasto del particolato (polveri sottili) sulla salute umana è ormai

un fatto 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 piombo e benzene: **malattie del sangue e degli organi emopoietici**.

I paesi di Ciampino e Marino, vicini all'aeroporto romano e così come accade per molte altre località limitrofe ad aeroporti internazionali, sono oggetto di studio sugli effetti a breve, medio e lungo termine per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria. Gli studi confermano **senza lasciar adito a dubbi che un aeroporto rappresenta una importante sorgente di immissione nell'atmosfera degli inquinanti riportati nella precedente tabella, oltre a contribuire all'aumento della concentrazione di polveri sottili nell'aria**.

Il paese di Marino, attualmente coinvolto in una forte protesta contro l'aeroporto di Ciampino, si trova a 5 km in linea d'area dalla pista. Quelle che seguono sono invece le distanze dalla pista dell'aeroporto di Ampugnano dei principali centri abitati (considerando le rotte aeree in fase di decollo ed atterraggio la distanza dai punti di emissione **può diminuire considerevolmente**).



Sito di deposizione nell'organismo umano del particolato in funzione della dimensione da 0.1 a 10 micron. Particelle ancora più sottili (dell'ordine dei nanometri) sono distribuite dal sangue e dal sistema linfatico in tutto l'organismo.

fumi e particolato

a di quasi nove mesi la vita degli europei

| | |
|-----------------------------|--------|
| Ampugnano | 0,8 km |
| San Rocco a Pilli | 2,4 km |
| Stigliano | 2,4 km |
| Torri | 2,5 km |
| Rosia | 2,7 km |
| Sovicille | 2,9 km |
| Brenna | 3,2 km |
| Volte Basse | 3,2 km |
| Sant'Andrea a Montecchio | 4,5 km |
| Costalpino | 4,7 km |
| Ancaiano | 4,5 km |
| Siena (Piazza del Campo) | 8,9 km |

Il particolato in sospensione nell'atmosfera entra nell'organismo umano attraverso l'apparato respiratorio e la profondità di intrusione che riesce a raggiungere dipende dalla dimensione del pulviscolo. Pulviscolo di dimen-

sione di 10 micron (10 millesimi di millimetro), indicato con la nota sigla PM10, o di dimensioni superiori, si arresta lungo le prime vie respiratorie, nella regione tracheo-bronchiale. Queste particelle riescono ad essere rimosse col tempo attraverso i meccanismi di "autopulizia" del nostro apparato respiratorio attraverso colpi di tosse e attraverso i flagelli bronchiali. Particelle di dimensioni minori, in particolare quelle minori di 2,5 micron (PM2,5) possono invece arrivare alla profondità degli alveoli dove si ha l'ossigenazione del sangue. Particelle di dimensioni inferiori al decimo di micron rientrano nelle nanoparticelle. Questo pulviscolo è talmente fine da riuscire a penetrare, direttamente portato dal sangue, nelle cellule del nostro organismo, depositando gli inquinanti.

Nel 2006 l'OMS ha abbassato i limi-

ti accettabili delle sostanze inquinanti nell'atmosfera e ha indicato il PM2,5 (particelle di dimensione micrometrica di cui esistono consolidate evidenze epidemiologiche) come misura aggiuntiva di riferimento delle polveri sottili nell'aria, riscontrando che questi ultimi fanno perdere agli abitanti dell'Europa Occidentale quasi 9 mesi di vita.

Così come il particolato ed i prodotti gassosi penetrano nel nostro organismo, altrettanto fanno in quello di animali e piante. L'intera catena alimentare ne risulterebbe contaminata, a partire dai più piccoli invertebrati fino ad arrivare ai mammiferi più grandi. La produzione agricola delle zone limitrofe all'aeroporto sarebbe necessariamente discriminata dall'agricoltura biologica.

Intervista al prof. Franco Nobile, presidente della Legatumori senese

A proposito dei rischi per la salute dei cittadini, abbiamo intervistato il prof. Franco Nobile, oncologo e medaglia d'oro al merito della sanità pubblica, che ci ha fornito una sommaria descrizione di tali rischi, sottolineando come la loro prevenzione resta sempre l'arma migliore per combattere le malattie, tumori compresi.

Chi sarebbe esposto al rischio?

Innanzitutto il personale addetto all'aeroporto ed i residenti nelle immediate vicinanze per una fascia di circa 1 km, ovviamente in linea d'a-

ria. Aumentando questa distanza, i rischi si riducono proporzionalmente, ma piuttosto lentamente, se si tiene conto che un aereo, sia in fase di decollo che di atterraggio, si mantiene a un'altitudine molto ridotta rispetto alla fase di crociera sin da diversi chilometri prima della pista e Siena è distante da Ampugnano pochissimi chilometri, sempre in linea d'aria. Inoltre le polveri sottili del particolato prodotto dalla combustione del carburante sono molto volatili e possono ricadere al suolo anche a notevole distanza dalla fonte.

Quali tipi di rischi si corrono?

La maggior parte degli aerei attuali brucia cherosene, una miscela di

idrocarburi potenzialmente cancerogeni se inalati a lungo, specie insieme a certi additivi come il benzene. La combustione del carburante provoca l'emissione di gas, come l'azoto e il monossido di carbonio e di un particolato (PM 10, PM 5 e così via) analogo a quello del traffico veicolare cittadino, che non dovrebbe superare i livelli di legge, altrimenti risulta nocivo per la salute: sia a breve termine (bronchiti, asma, allergie) che a medio e lungo termine (malformazioni neonatali, leucemie ed altri tumori). A questo proposito i rilievi statistico-epidemiologici sui lavoratori aeroportuali sono indubbiamente significativi, con un aumento netto della mortalità sia durante la vita lavorativa che nei primi anni di pen-

segue

sione, fonte di un pressante contenzioso sindacale e assicurativo.

Un intenso traffico aereo può causare altri danni alla salute?

Per non provocare allarmismo né scetticismo e per brevità citerò solo che l'evidenza scientifica mostra il raddoppio dei casi di ipertensione, con conseguenti incidenti cardio vascolari (ictus, infarto) nella popolazione delle zone aeroportuali a causa dell'inquinamento acustico soprattutto nelle fasi di decollo e di atterraggio quando rasenta il numero di decibel sostenibile per il nostro udito.

Secondo gli esperti, il sentiero di avvicinamento di un aereo alla pista

si abbassa a quota 800 m una dozzina di chilometri prima dell'aeroporto ed alla metà a 8 km. In fase di decollo con i motori alla massima potenza, un aereo deve salire a 400 m in trenta secondi, percorrendo 5 km, e a 1000 m di altitudine in un minuto, con una distanza a terra di una diecina di km. Per salire in quota un aereo consuma mediamente 4000 litri di cherosene. Secondo la Federal Aviation Administration ciascuna delle quattro turbine di un DC 8 raggiunge un livello di 80-90 decibel, mentre la soglia del dolore in chi lo ascolta è intorno ai 100 decibel. Oltre che causare ipertensione la continua esposizione (diurna e notturna!) a rumori forti è pericolosa per lo sviluppo dei bambini perché

danneggia la memoria e rallenta l'ideazione nonché la comprensione della lettura.

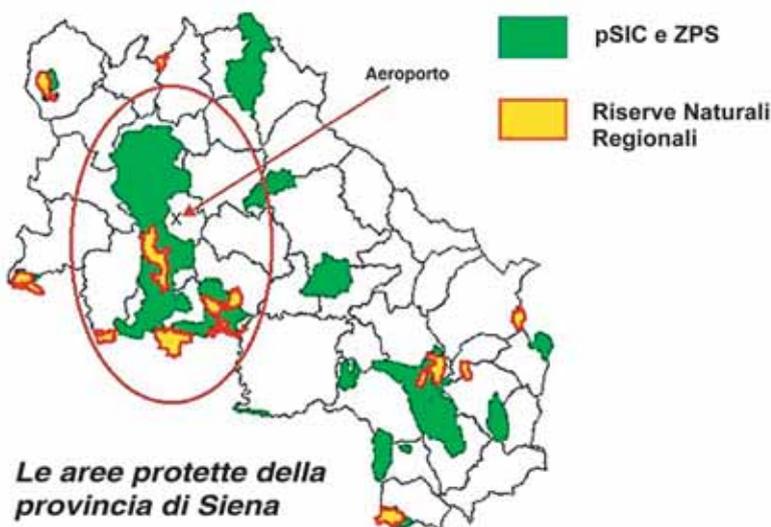
Insomma lei, professore, è favorevole o contrario all'ampliamento di Ampugnano?

Come oncologo non faccio la lotta agli aeroporti, ma ai tumori, cercando di fornire una corretta informazione, che è la madre di ogni educazione, compresa quella sanitaria. Affrontare la perenne conflittualità tra interessi economico-commerciali e salvaguardia della salute con un serio bilancio costi-benefici, è compito di politici e di amministratori.

Il contesto ambientale

Come riporta il PIT2005-2010 (Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana), "l'aeroporto di Ampugnano, è situato a 13 Km da Siena, nel territorio del Comune di Sovicille, in una piana di particolare pregio paesaggistico".

L'area del territorio senese interessata direttamente e indirettamente dall'espansione dell'aeroporto di Ampugnano comprende la **Montagnola Senese e le valli dei fiumi Farma e Merse** e costituisce un **raro complesso naturale continuo ed esteso**: si tratta infatti di oltre 36.000 ettari di boschi, alvei fluviali, praterie e aree agricole tradizionali, **zone in cui l'attività umana si è mantenuta a livelli che hanno permesso la conservazione di un numero di specie e di habitat fra i più ele-**



vati d'Italia. Per questo motivo in questo comprensorio esistono quattro **Riserve Naturali Regionali, una Riserva Statale e ben quattro Siti di Importanza Comunitaria (SIC)**, questi ultimi istituiti sulla base della Direttiva "Habitat" (Dir. 92/43/CEE) per tutelare particolari habitat e specie di interesse conservazionistico europeo.

Inoltre tutta la zona in questione è fra quelle considerate a priorità di conservazione da parte del WWF Italia, poi-

ché rientra tra le **20 aree più rappresentative per la tutela della biodiversità della ecoregione mediterranea.** Tale considerazione deriva da studi approfonditi che l'associazione ha concluso in diversi anni a scala nazionale, individuando in tutta Italia le aree prioritarie **in cui investire risorse e capacità progettuale per mantenere e se necessario migliorare lo stato della biodiversità,** quale patrimonio delle generazioni future e materiale indispensabile per la continuità della vita sulla Terra.

In figura i SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e le Riserve Naturali regionali del comprensorio Montagnola Senese e Valli del Farma Merse, un vasto sistema ad alta naturalità che verrebbe interessato dal progetto di ampliamento dell'Aeroporto.

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.

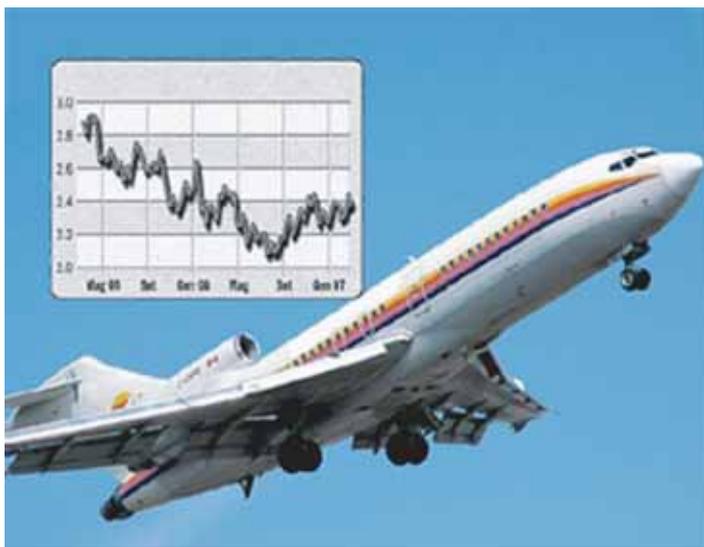
AEROPORTO = SVILUPPO + OCCUPAZIONE ?

L'immaginario elementare di crescita illimitata in una società giunta al limi-

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

In un contesto similare, 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

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

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 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. e Aeroporto di Firenze S.p.A.).

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 occorre 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 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 spreco 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.

L'etica della responsabilità della banca MPS

Il progetto Ampugnano rischia di incrinare lo storico legame fra la banca e i senesi

Il 10 ottobre scorso si è appreso che Aeroporto di Firenze ha ceduto alla Banca Monte dei Paschi (di seguito MPS) una quota pari al 19% del capitale sociale di Aeroporto di Siena S.p.A., circa 641mila azioni, per un corrispettivo di circa 700 mila euro. Lo scalo fiorentino continua a detenere l'1,9% del capitale dello scalo di Ampugnano, mentre la quota Mps sale al 42,8%.

La notizia di questa operazione, di marginale rilevanza economica, conferma tuttavia il crescente impegno diretto di MPS nel piano di rilancio dell'aeroporto di Ampugnano.

IL RUOLO DI MPS

Nascono spontanee alcune riflessioni circa il ruolo di MPS nell'operazione di Ampugnano, ed il rapporto fra la stessa banca e la comunità senese.

La comunità locale ha sempre riconosciuto l'importanza economica, sociale e culturale che l'istituzione senese ha avuto nella storia della città. Il forte legame con i cittadini, fondato su una comunione di intenti, è sempre stato rivolto alla valorizzazione delle specificità del territorio senese.

La forte consapevolezza

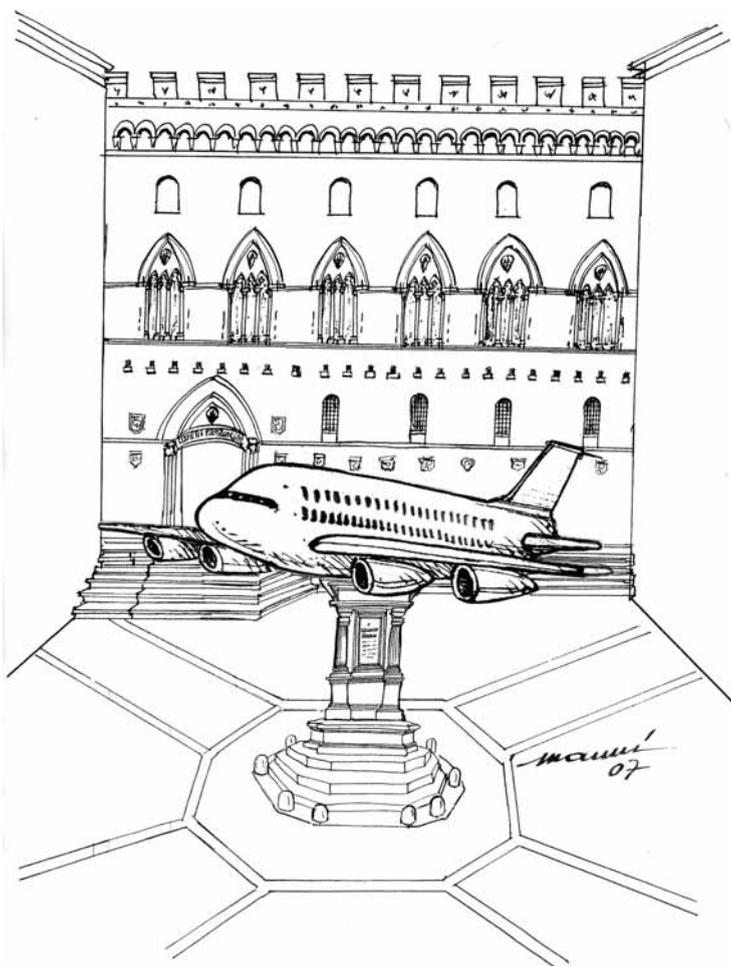
di tutto questo genera oggi un **comprensibile disorientamento nella popolazione, rispetto ad un progetto** - quello dell'ampliamento di Ampugnano - **che interrompe bruscamente il legame fra la banca ed i cittadini.**

Nella comunità senese sorgono da più parti forti interrogativi di merito circa le strategie industriali adottate dalla banca, con una legittima preoccupazione per le possibili ricadute **reputazionali ed economiche** che la stessa banca potrebbe subire.

Sul piano meramente industriale la scelta di MPS sembra essere in contrasto con gli intenti di una riduzione del capitale allocato nelle partecipazioni presentata nel piano industriale 2006-2009. Di fronte alla cessione di partecipazioni strategicamente importanti, quali Monte Paschi Vita o Asset Management, motivate da valutazioni di posizionamento nel mercato e di concentrazione nel cosiddetto *core business*¹, risulta difficile comprendere il senso economico di disperdere circa 700mila euro **nell'acquisizione**

di una quota in un aeroporto da sempre in perdita. L'unica ragione può essere quella di concentrare **nell'alveo decisionale senese** il pacchetto di controllo della società Aeroporto di Siena, evitando azioni di contrasto da parte fiorentina. In ogni caso la valutazione di merito economico di tale operazione spetta agli azionisti che rischiano di ritrovarsi coinvolti in **un'operazione di dubbia redditività.**

Gli aspetti di natura reputazionale hanno invece implicazioni molto più importanti della coerenza industriale, in quanto connotano l'identità societaria (l'immagine esterna) della banca MPS. La reputazione di una



¹Con il termine *core business* si intende l'insieme delle attività principali che contribuiscono maggiormente alla produzione del fatturato. Ad esempio, il *core business* di un'azienda automobilistica è produrre automobili.

Banca, come quella di qualsiasi impresa, si lega al concetto di *responsabilità sociale*², termine oggi estremamente importante ancorché spesso caratterizzato da contenuti vaghi e sfruttato unicamente sul piano del marketing e della comunicazione esterna.

In tempi non lontani la banca senese ha avuto una caduta di immagine conseguente alle sfortunate vicende legate all'acquisizione di Banca 121 ed alla vendita di prodotti che hanno fatto la "sfortuna" di vari clienti. Questo in parte spiega come per il recupero di una propria credibilità etica MPS **abbia investito molto sui principi della responsabilità sociale ed ambientale**. MPS è stata tra le prime banche italiane a pubblicare un bilancio socio-ambientale, tra l'altro molto apprezzato, e ad avviare a suo tempo un sito Internet specifico (www.Paschiambiente.it, oggi confluito dentro il sito generale della banca e visitabile all'indirizzo <http://www.mps.it/I+Nostri+Valori/>).

I documenti dedicati alla sostenibilità e presentati da MPS indicano chiaramente quanto la banca presti una forte attenzione alla cosiddetta "Carta dei Valori", in riferimento alla quale - testualmente - **"il gruppo Mps è impegnato ad uniformare la propria condotta", e sulla quale "fonda la sua stessa reputazione"**.

In particolare, sulla Carta dei Valori si fa un esplicito e ricorrente riferimento:

- **"all'etica della responsabilità": "[...] che impegna ad essere sempre orientati [...], alla salvaguardia dell'ambiente ed al rispetto di tutte le persone"**;

- **"all'ambiente"**, per cui la condotta della banca dovrebbe essere rivolta alla "prevenzione dell'impatto ambientale, promozione di attività e tecnologie per la tutela dell'ambiente e diffusione della cultura e della sensibilità ambientale";

- **al rapporto con le "comunità locali"**, che fanno parte dei cosiddetti stakeholders³.

Sorge spontaneo allora chiedersi come possa esserci una **sintonia di intenti** fra questi principi etici, pubblicizzati dalla stessa banca, e la partecipazione al progetto di trasformazione del piccolo aeroporto di Ampugnano (12.507 passeggeri nel 2005) in uno scalo da centinaia di migliaia di passeggeri annui, con il forte impatto ambientale che tutto questo inevitabilmente comporta sul territorio interessato. Un'area, questa, incastonata fra la Montagnola Senese, la città di Siena e le valli dei fiumi Farma e Merse, disseminata di pievi romaniche e case torri, che costituisce un raro complesso continuo ed esteso e di fama internazionale: si tratta infatti di oltre 36.000 ettari di

boschi, alvei fluviali, praterie e aree agricole tradizionali, zone in cui l'attività umana si è mantenuta a livelli che hanno permesso la conservazione di un numero di specie e di habitat fra i più elevati d'Italia.

L'iniziativa su Ampugnano, se portata avanti, **oltre a generare forti contrasti con una importante parte della comunità senese, rischia di avere implicazioni negative nelle relazioni della banca sia con gli investitori nazionali ed esteri "socialmente orientati"**⁴, sia con le **"società di analisi finanziaria specializzate in rating etici"**⁵.

Gli uni e le altre risultano particolarmente sensibili alle tematiche ambientali ed il coinvolgimento di MPS nell'operazione Aeroporto potrebbe sollevare legittime perplessità sul mantenimento di MPS all'interno del club etico internazionale. Le ricadute reputazionali ed economiche di una tale evenienza non sarebbero sicuramente trascurabili.

²Per brevità richiamiamo la definizione contenuta nel glossario allegato al Bilancio Socio ambientale del Monte dei Paschi, che definisce la responsabilità sociale "come l'integrazione volontaria delle preoccupazioni sociali e ed ecologiche delle imprese nelle loro operazioni commerciali e nei loro rapporti con le parti interessate".

³Stakeholder: soggetti che possono influenzare, essere influenzati o avere un interesse per le attività di impresa, come il personale, gli azionisti, i clienti, la comunità locale e quella nazionale, lo Stato, i fornitori e le generazioni future (dal glossario del Bilancio socio ambientale BMPS 2005)

⁴Nei documenti della banca si fa riferimento agli investitori "socialmente orientati", "quali fondi pensione, fondi etici, fondazioni, in grado di apprezzare i valori di MPS e l'impegno nella creazione di profitti sostenibili".

⁵Nella parte relativa al rating di sostenibilità si fa riferimento a FTSE4Good, Dow Jones Sustainability Index, Ethibel sustainability indices, SiRi company, Oekom Research, Avanzi Sri indexes, Agenzia europea di investimenti standard ethics, Axia.

Chi è il Comitato?

Il "COMITATO CONTRO L'AMPLIAMENTO DELL'AEROPORTO DI AMPUGNANO" nasce nel luglio scorso, in modo spontaneo, dopo le notizie apparse su alcuni quotidiani riguardanti la trasformazione dell'attuale infrastruttura.

Il "Comitato" dedica la prima fase della sua attività ad informare la cittadinanza di Sovicille e dei Comuni limitrofi, totalmente all'oscuro del progetto.

La "Petizione per lo sviluppo del territorio, a tutela della salute e della economia dei cittadini di Siena e Provincia" raccoglie in poche settimane 2.850 firme: con essa si invita innanzi tutto il Sindaco di Sovicille ad informare la

popolazione sul progetto scelto dalla Aeroporto di Siena S.p.A.. La prima fase si chiude con l'assemblea indetta dal "Comitato" il 28 settembre alla quale partecipano oltre 700 persone che esprimono con chiarezza problemi e preoccupazioni.

La seconda fase vede la raccolta di adesioni pubbliche al "Comitato" (ora oltre 2.000) e lo studio del "Progetto e piano di sviluppo Galaxy" ufficialmente ricevuto in data 8 ottobre. Finalmente, il 19 ottobre il Sindaco di Sovicille indice l'assemblea pubblica alla presenza del Presidente della Provincia, del Sindaco di Siena, dell'A. D. di Galaxy, di una folta rappresentanza delle associazioni produttive senesi (Camera di Commercio, CNA, Confesercenti, Ass. Albergatori, ecc.) e di circa 500 cittadini. Oltre cento cittadini sono costretti a rimanere fuori della

sala per la sua limitata capienza. Tanto i cittadini, quanto il "Comitato", colgono l'occasione per sottolineare, con determinazione, l'inutilità e la pericolosità per la salute, il territorio e l'economia locali del progetto. Il "Comitato" sta preparando la manifestazione del prossimo 10 novembre a Siena.

Il "Comitato" è aperto a tutti i cittadini di Sovicille, Siena e Provincia ed anche di altri comuni direttamente o indirettamente coinvolti dal progetto di ampliamento; è apartitico, ma accetta il contributo di qualsiasi partito e/o lista civica che condivida il suo obiettivo e i suoi metodi di lotta pacifica.

Il prossimo appuntamento: dopo la manifestazione del 10 novembre ci ritroveremo martedì 13 novembre ore 21:15 presso il Circolo ARCI di Sovicille.



10 BUONI MOTIVI PER DIRE NO ALL'AMPLIAMENTO DI AMPUGNANO

1

Perché gli aeroporti non si fanno a partire dall'iniziativa di alcuni politici e di una banca, **ma si fanno in un quadro regionale e nazionale dei trasporti.**

2

Perché la Piana di Rosia è situata alle pendici **dell'acquifero del Luco**, uno dei più importanti acquiferi della Toscana Meridionale, che **fornisce gran parte dell'acqua potabile a Siena e provincia.**

3

Perché l'attività aeroportuale comporta necessariamente la **dispersione nell'ambiente di prodotti altamente tossici ed inquinanti, come gli anticongelanti, cherosene ed olii minerali.** Tutto questo accadrebbe a ridosso della falda acquifera e sopra un complesso reticolo di canali che si **riversano nel fiume Merse.**

4

Perché la Val di Merse ed il comprensorio limitrofo alla piana di Ampugnano **rientra tra le 20 aree più rappresentative per la tutela della biodiversità della ecoregione mediterranea.** Non esiste al mondo un aeroporto commerciale che sia "in simbiosi con la natura", **né è possibile che così sia quello di Ampugnano.**

5

Perché il piano prevede, già nel 2012, **350.000 passeggeri annui con medie mensili di oltre 70 aerei al giorno, e nel 2020 490.000 passeggeri con 90 voli al giorno, rendendo l'impatto ambientale di questa struttura pari a quello di un'ampia area industriale.** Tali numeri saranno destinati ad aumentare per soddisfare le esigenze di redditività dell'investimento Galaxy.

6

Perché l'economia locale basata sul **turismo e sull'agricoltura di qualità** sarebbe irrimediabilmente compromessa, **con la perdita di numerosi posti di lavoro.**

7

Perché non si coinvolge un fondo europeo di investimenti **per allungare la pista di 107 metri:** il piano prevede infatti la cementificazione di ben 157.000 metri quadri di superfici.

8

Perché il territorio di Siena subirebbe le conseguenze che l'attività aeroportuale necessariamente comporta: **inquinamento acustico, esposizione a fonti di emissioni nocive, fumi e particolato.**

9

Perché i cittadini si sono trovati **vergognosamente di fronte ad un fatto compiuto.** I comuni di Sovicille, Siena e l'amministrazione Provinciale sono sempre stati informati sui piani avendo i loro rappresentanti nel consiglio di amministrazione della società Aeroporto di Siena S.p.A.

10

Perché l'aeroporto non è la soluzione per la mobilità dei senesi: **servono strade sicure e a percorrenza rapida, una efficiente rete ferroviaria e servizi collegati con gli aeroporti esistenti.**