

LA TORRE DI CONTROLLO

del Comitato contro l'Ampliamento dell'Aeroporto di Ampugnano

NUMERO UNICO A CURA DELL'ASSOCIAZIONE AMPUGNANO PER LA SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO - MARZO 2009
Associazione Ampugnano per la Salvaguardia del Territorio - Via dei Ponti, 32 - Località Brenna, 53018 Sovicille (SI) - C.F.: 92048880527 - Fax: 0577/347 839. <http://www.comitatoampugnano.it>
Associazione nata dal Comitato spontaneo di cittadini, apartitico e democratico costituitosi nell'agosto 2007 contro il progetto industriale di ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano-Siena.

Ampugnano: chi ci guadagna?

Perdite milionarie e distruzione ambientale. A chi giova tutto questo?

C'È una domanda che tutti si pongono e alla quale sarebbe importante dare un risposta: chi ci guadagna con Ampugnano?

Di sicuro, i cittadini della provincia di Siena da questo aeroporto trarranno ben poco vantaggio. E' certo, infatti, che il potenziamento di Ampugnano distruggerà l'integrità ambientale della Piana di Rosia e di tutto il versante nord della Val di Merse. E' anche certo, inoltre, che il potenziale bacino di utenza coinvolto, grandemente al di sotto della soglia di un milione di passeggeri annui, non può permettere lo sviluppo di collegamenti funzionali e competitivi con quelli offerti dai due vicinissimi aeroporti di Firenze e Pisa. E' per di più certo che in tali condizioni l'infrastruttura sarà a rimessa economica, così come accade per le decine di piccoli aeroporti spuntati in Italia grazie alla totale mancanza di un piano nazionale dei trasporti (si legga servizio a pag. 10). Dal potenziamento di Ampugnano infine non ricaveranno alcun vantaggio i cittadini del comune di Sovicille: ciò che essi otterranno sarà solo rumore, inquinamento, rischi per la salute e svalutazione del territorio. Chi ci guadagna allora?

L'idea di potenziare Ampugnano è frutto dei grandi appetiti di certi personaggi che vedono in questo progetto l'occasione di enormi profitti. Fra i beneficiari, sicuramente, la "confraternita del cemento", un vero e proprio meccanismo imprenditoriale che in questi anni sta attuando lo scempio del nostro territorio, sotto lo sguardo soddisfatto dei no-



1300 firme raccolte per discutere l'utilità del potenziamento di Ampugnano

Una partecipazione negata

Il Comune di Siena: "la partecipazione dei cittadini non ci interessa"

"Giungere ad una sintesi ampiamente condivisa in merito alla gestione dell'aeroporto di Ampugnano e circa l'opportunità o meno di realizzare il prospettato potenziamento dell'aeroporto esistente". Era questa la finalità del processo partecipativo proposto dal Comitato alla Regione Toscana. Ed ancora, fra le finalità: "Fornire alla popolazione gli elementi d'informazione necessari a valutare la questione in piena coscienza, alla luce di tutte le implicazioni che da essa derivano. Sopperire alla carenza ed alla parzialità dell'informazione fornita sino ad oggi dai soggetti proponenti l'ampliamento e dai media locali; garantire

quindi ai cittadini, sulla base di contributi specialistici, l'acquisizione di strumenti di valutazione di tematiche di natura complessa in riferimento a questioni economiche, sociali, finanziarie ed ambientali. Dare voce alle impressioni, preoccupazioni, esigenze e aspettative dei residenti nelle aree interessate dall'aeroporto". Un bel progetto, non c'è che dire: la Regione ha infatti stanziato ben 50.000 euro per finanziarlo, sulla base della legge regionale 69/2007 che promuove la partecipazione democratica dei cittadini al governo del territorio. Risultato? Il Comune di

BOLLETTINO CICLOSTILATO IN PROPRIO

18 mesi di storia

Dalle proteste ai ricorsi legali, contro un n

IL 3 luglio 2007 dalle pagine de La Repubblica si annuncia: «Siena farà un super aeroporto. Finanziamenti per 400 milioni, a regime 4 milioni di passeggeri». La cronaca degli eventi trascorsi da quella data offre più di uno spunto di riflessione sulla politica e sulle amministrazioni pubbliche dei nostri giorni.

In queste colonne ricorderemo solo alcuni dei momenti e dei fatti più significativi. Per raccontare tutto ci vorrebbe un libro, di cui qualcuno ha già in mente l'inizio: «*C'era una volta una piccola città con un piccolissimo aeroporto, ma con una grande banca...*»

6 marzo 2007. La Banca MPS ed il Comune di Siena danno notizia di aver siglato un accordo con Aeroporto di Siena SpA ed il Fondo di investimenti Galaxy con il quale "le parti si sono

ni di euro, ben venti volte il valore che al tempo valeva la società;

3 luglio 2007. Compare un articolo su La Repubblica: Siena farà un super aeroporto. Finanziamenti per milioni di euro, a regime milioni di passeggeri. Da quel giorno sui giornali nazionali si rincorrono le indiscrezioni. Si dice che Galaxy, un fondo di investimento, vuole investire su Ampugnano ed ha progetti che prevedono un allungamento della pista fino a 2100 o 2500 metri e, successivamente, una nuova pista di 3800 metri. E chi vorrebbe questa megalomania? Certamente l'idea non è delle pubbliche amministrazioni, che dovrebbero occuparsi dei cittadini. L'idea è di Giuseppe Mussari, presidente del Monte dei Paschi, che avrebbe detto: «Qui ci vuole un aeroporto che si rispetti!». Di fronte a queste notizie incredibili il presidente della provincia Fabio Ceccherini scrive al Corriere di Siena chiedendosi: un mega-aeroporto a Siena? «Perché no?». I cittadini rimangono basiti e sconcertati.

4 luglio 2007. Il dott. Enzo Viani, presidente della Società dell'aeroporto, afferma in una intervista: «Tra un anno al via i primi voli importanti». E alla domanda se il sindaco di Sovicille non sia preoccupato dalla prospettiva di un aeroporto così grande, con una pista lunga quasi 4000 metri, Viani risponde testualmente: «Il Sindaco Masi non ci mette bastoni fra le ruote»!.

21 luglio 2007. A seguito di un nuovo articolo di Repubblica, che ribadisce l'enormità del progetto, si costituisce il Comitato contro l'ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano. Partecipano da subito centinaia di cittadini e le associazioni ambientaliste Italia Nostra, WWF e Legambiente. Da quel giorno le ade-

sioni pubbliche al comitato diventeranno le oltre quattromila di oggi.

22 agosto 2007. Prima affollatissima conferenza stampa del comitato: sono presenti il presidente di Italia Nostra Caracciolo e il consigliere regionale del WWF Alessio Bartolini.

25 agosto 2007. Il sindaco Masi di So-



Il sindaco di Siena Maurizio Cenni intervistato da Report

vicille, dopo un silenzio insopportabile sulla più grande notizia del suo comune esce allo scoperto con una lunga lettera sul Corriere di Siena: «Io? Non so nulla!» Sconcerto e incredulità fra i cittadini: possibile che sia questo il nostro sindaco?

9 settembre 2007. Le consulte di comunità del Comune di Sovicille, volute dal sindaco Masi, approvano un documento in cui si esprime totale contrarietà al progetto.

16 settembre 2007. I giornali annunciano che Galaxy è stata "selezionata" come miglior partner privato, aggiudicandosi la "gara". Si annunciano 400000 passeggeri per il 2017 e che il progetto Galaxy è stato trasmesso ai consiglieri di amministrazione di Aeroporto di Siena SpA, tra cui quelli nominati dai comuni di Siena e Sovicille, e dalla Provincia di Siena. Molti pensano: finalmente potremo visionare



La manifestazione del 10 Novembre 2007

impegnate a lavorare in via esclusiva, per un periodo iniziale di 9 mesi, alla realizzazione di un progetto di fattibilità per lo sviluppo dello scalo senese»;

28 giugno 2007. L'assemblea straordinaria dei soci dell'Aeroporto di Siena SpA approva la "ricerca" di soggetti idonei alla ricapitalizzazione della società, predisponendo un invito a manifestare un aumento di capitale fino a 80 milio-

la del Comitato

muro di incompetenze, segreti e menzogne

il progetto, e gli amministratori non potranno far finta di non saper nulla! Beata ingenuità. Ancora per settimane il progetto non verrà reso pubblico e il sindaco di Sovicille negherà di conoscere il contenuto!

28 settembre 2007. Prima assemblea generale del Comitato: la sala del Circolo ARCI di Sovicille è stracolma (oltre 700 persone). Il giorno dopo una delegazione del Comitato consegna al sindaco di Sovicille una petizione firmata da quasi 3000 cittadini in cui si invita l'amministrazione comunale ad astenersi da ogni deliberazione prima che la cittadinanza sia stata adeguatamente informata. In quei giorni, uno dopo l'altro, il presidente della Provincia Ceccherini e il sindaco di Siena Cenni chiedono che si inizi il confronto con la popolazione, attuando il percorso di partecipazione "Agenda 21". I cittadini si chiedono, a progetto Galaxy ormai selezionato, per cosa si voglia attuare Agenda 21. Forse per decidere insieme il colore degli aerei?

5 ottobre 2007. Ad ogni famiglia del comune di Sovicille giunge una lettera del sindaco Masi datata 28 settembre, nella quale il progetto Galaxy viene definito come «rispettoso dei valori e delle

misure del nostro territorio». Purtroppo per il sindaco negli stessi giorni il progetto Galaxy viene reso pubblico: ricoperti dal cemento e infrastrutture superfici equivalenti a 23 campi da calcio, previsti al giorno fino a 75 movimenti aerei già nei mesi estivi del 2012, per arrivare a oltre 90 nel 2020.

8 ottobre 2007. I rappresentanti delle consulte del Comune di Sovicille si incontrano col sindaco Masi e col presidente dell'aeroporto Viani. Quasi tutti manifestano contrarietà al progetto, ricevendo risposte incomplete e imbarazzanti alle loro domande. Resta celebre la frase con cui Viani, presentandosi, dichiara di saper poco di aeroporti.

13 ottobre 2007. Gli studenti de Le Farfalle Rosse organizzano ad Ampugnano la prima manifestazione contro l'ampliamento dell'aeroporto.

18 ottobre 2007. La mattina il Sole 24 Ore spiega ai suoi lettori che le amministrazioni senesi stanno nascondendo la reale portata del progetto, per evitare «che si diffonda il panico fra i cittadini». Il pomeriggio, al Circolo ARCI di Sovicille, primo incontro pubblico promosso dal Sindaco Masi. Per motivi di ordine pubblico sono ammesse solo 400 persone; gli altri, rimasti fuori, assistono tramite megaschermo piazzato nel campo sportivo. Parlano il presidente della Provincia di Siena Ceccherini e Corinne Namblard, ma la loro voce è sommersa dalle urla e dai fischi. La popolazione, capendo che la sua partecipazione al progetto è solo una manfrina, stravolge il programma dell'incontro. Svariati cittadini prendono la parola, mostrando di aver studiato il progetto Galaxy meglio dei loro amministratori.

10 novembre 2007. A Siena grande manifestazione pacifica del Comitato: circa 4000 partecipanti. Persone provviste di memoria storica dicono: la più grande manifestazione a Siena dagli anni '70. Il Comitato, forte al tempo di oltre 2000 adesioni pubbliche, distribuisce un giornalino di 16 pagine in cui si



Una delle assemblee al circolo ARCI di Sovicille

evidenza l'inutilità dell'ampliamento dell'aeroporto e i danni che esso comporterebbe, in termini economici, ambientali e sanitari.

21 dicembre 2007. Il Comitato organizza a Siena una conferenza con il climatologo Luca Mercalli e l'economista Salvatore Bimonte. La Saletta dei Muti-lati è affollatissima.

12 gennaio 2007. «Save Siena»: manifestazione contro l'ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano di fronte alla National Gallery a Londra, dove è in corso una mostra sul rinascimento senese sponsorizzata dal Monte dei Paschi di Siena.

21 gennaio 2007. Una delegazione del Comitato incontra il presidente della provincia Ceccherini, il quale ammette ciò che il Comitato sostiene da mesi: il progetto Galaxy è incompatibile con il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana. La soluzione che lui



Galaxy: "Siamo abituati ad affrontare le proteste dei cittadini". In Portogallo hanno usato l'esercito...



Anche Gianna Nannini fra i sostenitori del Comitato!

intravede è quella di un nuovo progetto, ridimensionato rispetto al precedente, che preveda un massimo di 100000 passeggeri all'anno. Alla domanda se a queste condizioni Galaxy resterà ad Ampugnano, risponde che non ne ha idea.

13 febbraio 2008. Nella sala consiliare del Comune di Sovicille dovrebbe essere approvato il nuovo piano strutturale. Diversi cittadini protestano sia perché il sindaco aveva promesso che l'approvazione del piano sarebbe stata preceduta da un consiglio comunale dedicato alla questione aeroporto, sia perché il piano è stato furtivamente modificato cinque giorni prima della sua approvazione. C'è un po' di confusione. Alcuni consiglieri chiedono di rinviare l'approvazione del Piano strutturale; il rinvio viene approvato all'unanimità. Il giorno successivo si sprecano parole contro il Comitato: vergogna, facinorosi, gesto antidemocratico, una pagina buia della democratizzazione!

6 marzo 2008. Il Consiglio del Comune di Sovicille, quello del Comune di Siena e quello della Provincia di Siena approvano le delibere con cui si dà avvio alla privatizzazione dell'aeroporto. I consigli, convocati d'urgenza, tranciano il dialogo che si stava instaurando fra il comitato ed il consiglieri comunali, attraverso un programma di incontri promossi dalla Commissione affari generali del Comune di Siena e con i consiglieri del Comune di Sovicille. Nei primi incontri appare drammatica la totale assenza di informazione con cui i consiglieri si apprestava-

no a votare ciò che veniva calato dall'alto dei loro partiti. Il contenuto delle delibere votate è disarmante: in pratica si affida a Galaxy il controllo dell'aeroporto, facendo presente però che ai pubblici amministratori piacerebbe un aeroporto un po' più piccolo di quello con cui Galaxy è stato selezionato come partner privato per l'ampliamento dell'aeroporto stesso! A Sovicille i consiglieri della maggioranza sono in larga parte d'accordo sul fatto che un aeroporto con centinaia di migliaia di passeggeri all'anno sarebbe una catastrofe per il nostro territorio; non negano il fatto che un aeroporto commerciale con meno di un milione di passeggeri all'anno sarebbe in perdita; tuttavia sono fiduciosi che un fondo privato di investimenti come Galaxy, una volta diventato (con la privatizzazio-



Ampugnano sull'Herald Tribune

ne) padrone della situazione, esaudirà i loro desideri e gestirà un aeroporto in perdita con 100000 passeggeri all'anno. (Di fronte a questa fede cieca cade ogni argomentazione).

15 aprile 2008. Il comitato, appoggiato da Italia Nostra e WWF, si organizza e passa alle vie legali: 4 ricorsi al TAR ed al Presidente della Repubblica contro le assurde delibere di privatizzazione del 6 marzo.

27 aprile 2008. Su Raitre va in onda un servizio di Report sugli aeroporti italiani, che dedica ampio spazio alla vicenda di Ampugnano. L'assurdità del progetto emerge con evidenza.

28 giugno 2008. Intervento di un rappresentante del Comitato al Convegno nazionale emergenza in Toscana, promosso da Alberto Asor Rosa. Gli

UNA PARTECIPAZIONE NEGATA

SEGUE DALLA PRIMA

Siena, affossando lo spirito democratico della legge, si avvale della facoltà prevista dalla norma di non aderire ed ha risposto: la partecipazione dei cittadini su Ampugnano non ci interessa. Il Comune di Sovicille e la Provincia di Siena hanno invece giocato al rilancio: sì al processo partecipativo, ma gli atti di indirizzo delle delibere già approvate non si discutono. Guarda caso le stesse delibere che il Comitato ha impugnato al TAR della Toscana insieme a Italia Nostra e WWF Italia. Come dire: l'aeroporto si fa, se volete decidiamo insieme il colore degli aerei. Uno stravolgimento inaccettabile del percorso iniziale, a cui il Comitato risponde con un secco no. Davanti a questo bailamme, la Regione ha sospeso tutto, anche in vista della campagna elettorale che non gioverebbe al dialogo. Vedremo cosa succederà...

organizzatori del convegno hanno deciso di considerare il progetto dell'aeroporto una delle maggiori minacce nazionali all'ambiente e al paesaggio.

Ottobre 2008. Il Comitato presenta il progetto di partecipazione dei cittadini al fine di valutare l'opportunità o meno di ampliare l'aeroporto di Ampugnano, raccogliendo oltre 1300 firme fra i comuni di Siena e Sovicille. Il Comune di Siena risponde: "non ci interessa", ed il resto è storia dei nostri giorni...



Ampugnano: ne parla il TGI ma non La Nazione Siena

L'informazione senese sull'aeroporto di Ampugnano

L'aeroporto e la stampa

Quando l'informazione non opera nell'interesse dei cittadini

IMMAGINATE di essere alla direzione di un giornale locale, nato per informare su ciò che avviene in una piccola città e nella sua provincia. Che cosa fareste se si diffondesse la strabiliante notizia che qualcuno sta progettando di costruire un aeroporto internazionale **accanto alla città**? E che fareste se contro questo progetto nascesse un agguerrito comitato con migliaia di adesioni pubbliche, capace di organizzare la manifestazione di protesta più imponente degli ultimi decenni?

La risposta **sembra ovvia**. Per informare al meglio i cittadini, cerchereste di sapere tutto ciò che si può sapere sul progetto; incalzereste i politici e interroghereste gli esperti per sapere se l'idea di un aeroporto da qualche milione di passeggeri sia **sensata**, se un aeroporto di questo genere sia **economicamente vantaggioso** e quali **danni ambientali comporterebbe**. E per quanto riguarda l'agguerrito comitato, cerchereste di portare alla conoscenza di tutti le ragioni della sua opposizione e, magari, pubblichereste anche qualche intervista ai suoi rappresentanti.

Facciamo però l'ipotesi che di informare i cittadini **vi importi poco o nulla** e che il vostro scopo principale sia quello di **dare una mano ai poteri politici o finanziari che stanno dietro al progetto**: che cosa fareste in questo caso? Probabilmente, se avete il timore che mantenere viva l'attenzione sul progetto contribuisca a diffondere malumori e proteste, la vostra decisione sarebbe quella di tacere sull'argomento, scrivendo qualche riga solo quando non è proprio possibile evitarlo. Se invece non vi angustiasse questo timore, potreste tenere un

comportamento più spavaldo: da un lato far finta di concedere un po' di spazio agli oppositori del progetto, pubblicando sporadicamente qualche loro lettera al giornale, ma cercando al contempo di farli apparire ridicoli in tutti i modi possibili; dall'altro lato concedere pagine e pagine ai sostenitori, presentandoli sempre come persone competenti e ragionevoli, e martellare i lettori con due o tre slogan facili ma di effetto: «l'aeroporto darà lavoro ai nostri figli», «è necessario per lo sviluppo», «farà uscire la città dal suo secolare isolamento»,

ecc. L'importante sarebbe **dare l'impressione di discutere di tutto, ma non entrare mai nel merito del progetto, esaminando la sua fattibilità e utilità**.

Pare strano, ma mentre la stampa nazionale e straniera informava correttamente sulla vicenda dell'aeroporto di Ampugnano, i due principali giornali locali, **cioè La Nazione e il Corriere di Siena, si comportavano proprio nei modi che abbiamo appena descritto**: mentre La Nazione adottava la **politica del silenzio**, offrendo rare

Maria Rosa Mariani guida un manipolo di ultras

Il Comitato blocca il consiglio comunale

Stefano Bisi

SOVICILLE - Sono le nove e un gruppo di trenta esponenti del Comitato contro l'ampliamento dell'aeroporto issa la bandiera "No ad Ampugnano" sul monumento ai Caduti della Grande Guerra. È il primo affronto alla memoria collettiva di un Paese ma non è il peggiore della mattina.

Il consiglio comunale è convocato per discutere e approvare il piano strutturale, un documento destinato a disegnare il futuro di Sovicille. Ma la leader del Comitato, Maria Rosa Mariani, con il megafono invita i "compagni di lotta" a impedire l'ingresso del sindaco Alessandro Masi, degli assessori e dei consiglieri nella sala del consiglio comunale. I "No Ampugnano" eseguono. Si mettono sulla porta. I carabinieri, prima due e poi sei, osservano la scena, insieme a tre poliziotti in borghese. Il sindaco non vuole lo scontro. Si chiude nella sua stanza con i capigruppo consiliari. Poi riceve la delegazione del Comitato guidata dall'avvocato Mariani che vuole lo slittamento del consiglio comunale. L'obiettivo è di arrivare al 15 marzo, scadenza per l'ingresso del Fondo Galaxi nella società dell'aeroporto, senza l'adozione del piano strutturale che riguarda anche l'area dello scalo e quella di Novurtis, l'azienda che vorrebbe raddoppiare lo stabilimento per fare di Rosia il centro mondiale per la

produzione dei vaccini. Ma l'avvocato Mariani dice no. A darle man forte arriva, da Siena, l'imprenditore Romolo Semplici, esponente delle Liste Civiche. Dopo due ore di consultazioni, dalla stanza del sindaco esce la notizia che la seduta del consiglio comunale sarà convocata nella prossima settimana, probabilmente il 20 febbraio. Maria Rosa Mariani sorride. Ha vinto. Ai

suoi dà l'ordine che possono lasciar passare il sindaco e i consiglieri che entrano nella sala dietro ai carabinieri. Si può discutere. Maria Rosa e Romolo lo consentono. Che ne pensa il prefetto Giulio Casella, tutore del funzionamento delle istituzioni democratiche e, come avrebbero detto i vecchi comunisti, nato dalla lotta antifascista?

Comincia la seduta del consiglio comunale. Dieci minuti per sentire Angela Bindì, capogruppo di Rifondazione comunista, che accusa il sindaco della mancata comunicazione di alcune modifi-

che apportate al documento finale del piano strategico e chiede l'aggiornamento della seduta. Della stessa idea il capogruppo di Forza Italia, Francesco Stori. Il sindaco conferma la trasparenza della procedura adottata e dice che le modifiche al piano strutturale erano già state comunicate al capigruppo. Poi, all'unanimità, il consiglio decide lo scioglimento della seduta e il rinvio della discussione sul piano strutturale alla prossima seduta. Mercoledì prossimo. Forse. Se Mariani e Semplici lo consentiranno e se il sindaco Masi non abdiccherà ai suoi doveri e ai suoi diritti e non si lascerà intimidire da un gruppetto di ultras. Il sindaco vede positivo e, addirittura, alla fine della riunione dice che "la decisione presa all'unanimità dal consiglio comunale è una forma di rispetto e di attenzione ai temi sollevati dal Comitato. Ma chiediamo anche il rispetto del ruolo delle istituzioni su cui ricade la responsabilità delle decisioni". Una dichiarazione cerchiobottista. E domani nuova assemblea al circolo Arci, promossa dal Comitato contro l'aeroporto. Che cosa ci aspetta dopo l'atto violento di impedire lo svolgimento del consiglio comunale?

Invia il tuo commento a corr@siena@edib.it



Il Corriere di Siena del 14 febbraio 2008

e stentate notizie, il Corriere di Siena si impegnava in una **più combattiva politica partigiana**, accordando fin dall'inizio grande credito ai sostenitori del progetto, irridendo spesso gli oppositori, riportando cronache incomplete o tendenziose. Gli esempi, più o meno tristi, non mancano.

Ad esempio, si può ricordare il 10 novembre 2007, giorno in cui migliaia di cittadini sfilarono per le vie di Siena sotto le bandiere del Comitato. Una manifestazione memorabile, come in città non se ne vedevano da decenni, **senza simboli di partiti o movimenti politici**. Ma il giorno dopo il Corriere spiega ai propri lettori che dietro alla manifestazione c'erano invece i partiti, Verdi e Rifondazione Comunista in testa, e si premura di chiarire che i partecipanti non erano poi tanto numerosi, riportando la testimonianza di un ignoto personaggio che avrebbe contato 1200 manifestanti, **cioè meno della metà di quanto stimato dalle forze dell'ordine**. La Nazione, d'altra parte, decide di non dire nulla dell'evento e dà invece ampio risalto alla notizia di un tale che è caduto da un olivo.

Oppure si può tornare ai primi giorni di ottobre 2007, quando il Corriere dà inizio a un tentativo di **beatificazione di Corinne Namblard**, amministratrice di Galaxy, appena arrivata a Siena. L'11 ottobre questa elegante amministratrice (che poi avrà modo di dichiarare di essere abituata a far intervenire l'esercito contro chi si oppone ai suoi progetti) viene simpaticamente ribattezzata Miss Galaxy (sebbene sia evidente che non è più una signorina e non proviene da terre anglofone) e presentata come una benefattrice generosa e disponibile al dialogo. E il 12 ottobre, l'adorazione e l'entusiasmo divengono addirittura incontenibili: la notizia di un incontro della Namblard con le associazioni di categoria viene riportata sotto il seguente titolo a 10 colonne: «Catego-

rie: "We all love Galaxy". Le associazioni impazziscono di gioia per il progetto del Fondo».

Altro esempio: l'incontro pubblico del 18 ottobre 2007 tra rappresentanti delle istituzioni locali, vertici di Galaxy e cittadini del Comune di Sovicille. Quel giorno, **mentre il Sole 24 ore chiarisce ai suoi lettori che le amministrazioni senesi stanno nascondendo la reale portata dell'ampliamento di Ampugnano, per evitare «che si diffonda il panico tra i cittadini»**, centinaia di persone confluirono presso il circolo ARCI di Sovicille, per iniziare quello che il sindaco definisce un percorso di partecipazione. Tutte sanno **però di essere prese in giro, perché è tardi per la partecipazione, dato che la società dell'aeroporto e la politica locale hanno già deciso di adottare il progetto Galaxy**. Solo 400 persone sono ammesse nella sala del Circolo; le altre devono assistere all'incontro tramite un megaschermo piazzato all'esterno. Parlano il presidente della Provincia Ceccherini e Corinne Namblard, ma la loro voce è **sommersa dalle urla e dai fischi**. Il programma dell'incontro è stravolto: tanti cittadini prendono la parola, mostrando di avere studiato il progetto Galaxy **meglio dei loro amministratori**. Ebbene, il giorno successivo il Corriere dedica due pagine all'evento; ampio spazio viene dato agli interventi di chi vuole imporre il progetto (amministrazioni e Galaxy), ma **nulla viene riportato delle argomentazioni e delle analisi di chi è contrario al progetto**. Nel riferire di urla e contestazioni del pubblico, si fa anzi credere che si trattasse di un «confronto tra i vertici del fondo che gestirà l'aeroporto senese e i componenti del comitato che dice no all'ampliamento».

Qualche altro esempio? Le pagine dedicate dal Corriere, il 10 e l'11 febbraio 2008, alla trovata del prof. Aldo Berlinguer: «Ampugnano potrebbe

imitare la struttura tedesca di Baden Baden. Parco-aeroporto con golf annesso. La pista è immersa nel verde: un esempio di sostenibilità e sviluppo». La formula del parco-aeroporto e l'equazione Ampugnano=Baden-Baden **divengono presto divertenti barzellette** e di certo non ci voleva grande acume per capire che si trattava solo di farneticazioni di dilettanti allo sbaraglio.

Altra chicca? Il 2 aprile 2008 c'è una manifestazione del Comitato in Piazza Salimbeni: viene allestito un banchetto e sono appesi striscioni. Due giorni dopo i lettori del Corriere apprendono la notizia in poche righe dove, sotto il titolo «Lo smog dei Suv non fa male?», viene rivolta al Comitato **l'accusa di avere inquinato Siena con l'automobile che, dietro regolare autorizzazione, aveva trasportato i materiali della manifestazione**.

Decine di altri esempi potrebbero seguire. E tutti questi esempi potrebbero suscitare **qualche cattivo pensiero** sulla buona fede della Nazione e del Corriere di Siena. Tuttavia, non si vuole qui sostenere che questi siano giornali, per quanto riguarda le faccende dell'aeroporto, al servizio di interessi politici o finanziari. Quel che ci limitiamo a rilevare è solo che il modo in cui hanno affrontato la vicenda è **stato più o meno quello che ci aspetterebbe da giornali di quel tipo**.

Forse tutto sarà dipeso dalla non eccelsa qualità del lavoro svolto dai loro giornalisti, o da qualche altro caso o accidente, **piuttosto che da motivi inconfessabili**.

Anzi, dev'essere proprio così, almeno per quanto riguarda il Corriere di Siena: è difficile infatti pensare che nello svolgimento del proprio lavoro, il direttore Stefano Bisi, aderente alla massoneria, non tenga presenti gli alti ideali dell'ordine iniziatico cui appartiene.

Il Comitato passa alle vie legali

Insieme ai cittadini le associazioni ambientaliste Italia Nostra e WWF

QUESTO è solo il primo passo: attraverso più di una iniziativa legale e per vie parallele, l'associazione Ampugnano per la salvaguardia del territorio, quale espressione del Comitato contro l'ampliamento dell'Aeroporto di Ampugnano, le associazioni ambientaliste Italia Nostra e WWF, assieme ad un gruppo di privati proprietari di immobili e di aziende biologiche e agrituristiche, abitanti in prossimità dell'aeroporto, **si sono appellati al Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana ed alla Presidenza della Repubblica**, chiedendo l'annullamento delle quattro delibere approvate dalla Giunta della Camera di Commercio senese, dal Consiglio provinciale di Siena e dai Consigli comunali di Siena e Sovicille, con cui si concorre all'aumento di capitale sociale di Aeroporto di Siena S.p.A. per 20 milioni di Euro, finalizzati e destinati, **totalmente ed esclusivamente**, all'ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano. Ad ogni delibera è associata una relazione della società aeroportuale in cui si quantifica tale cifra **in riferimento alla proposta e piano di sviluppo presentata nel settembre 2007 dal Fondo Galaxy**. Per ricorrere contro le delibere del 6 marzo 2008 l'associazione Ampugnano per la salva-

guardia del territorio, Italia Nostra e il gruppo di privati si sono rivolti all'avv. Gianluigi Ceruti, che ha già sostenuto altre importanti cause amministrative nel settore ambientale e in quello urbanistico in Italia; dal canto suo il WWF Italia ha incaricato l'avv. Monica Passalacqua, docente presso l'università di Firenze, esperta di urbanistica e pianificazione del territorio.

Le delibere impugnate si basano su un Decreto della Regione Toscana del luglio 2002 nel quale si esonerava dalla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) il **progetto di ampliamento dell'aeroporto** presentato dall'allora Consorzio per l'Aeroporto di Siena, previa indicazione di una precisa serie di prescrizioni calibrate sullo specifico progetto di allora, che, **se minimamente variato**, non avrebbe potuto avvalersi del decreto stesso!

Altro che "autorizzazione", come si cita nelle delibere degli enti pubblici, in cui si associa l'atto di indirizzo per la gestione dell'aeroporto alla selezione del partner privato Galaxy, fatta sulla base di un progetto che prevede oltre 200mila passeggeri nel 2010, quasi 500mila nel 2020 ed una cementificazione per superfici equivalenti pari a una ventina di campi da calcio: stiamo parlando di opere sproporzionate e flus-

si di traffico fino a 5 volte superiori rispetto a quelli previsti dal piano elaborato quasi dieci anni fa ed escluso dalla VIA.

Il WWF ed Italia Nostra ritengono **strategico e fondamentale** che sia preservato il patrimonio storico ed ambientale racchiuso nell'area interessata direttamente e indirettamente dall'aeroporto di Ampugnano, che comprende la Montagnola Senese e le valli dei fiumi Farma e Merse. Si tratta 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 patrimonio pasaggistico e di un numero di specie e di habitat **fra i più elevati d'Italia**.

Il Comitato, i cittadini e le associazioni Italia Nostra e WWF confermano la determinazione ad impegnarsi con tutte le loro forze per impedire ogni e qualsiasi ampliamento dell'aeroporto; nella convinzione che si tratti di un'operazione insensata e ingiustificata, che non corrisponde a nessun interesse collettivo o pubblico, e che invece presenta un bilancio costi/benefici inaccettabile per gli altissimi costi ambientali prima che economici.

SOSTIENI IL COMITATO!

Il Comitato sta raccogliendo fondi per le proprie attività ed i ricorsi legali. Partecipa anche tu con un versamento tramite bollettino postale sul CCP 89037667 o con bonifico bancario (conto Bancoposta, IBAN: IT71 L076 0114 2000 0008

9037 667), intestati a: Associazione Ampugnano per la Salvaguardia del Territorio, Via dei Ponti 32, loc. Brenna, 53018 Sovicille (SIENA). Dall'estero BIC SWIFT: BPPIITRRXXX (da non utilizzare per Postagio Internazionale tramite circuito Eurogiro).





L'assessore regionale Conti (PD): Ampugnano? Una «sbornia aeroportuale»

SECONDO la regione lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano non passa da Ampugnano. La Giunta Regionale infatti, nella seduta speciale dedicata al sistema aeroporti in Toscana dello scorso 16 settembre, ha ribadito il carattere locale dello scalo senese e ha mostrato interesse, piuttosto, sullo sviluppo dell'aeroporto dell'Isola d'Elba. La mozione della maggioranza, approvata in Consiglio, mira ad un ridimensionamento delle velleità degli scali minori, puntando soprattutto a promuovere Peretola e Pisa. L'assessore ai trasporti Conti ha contestato l'idea di un aeroporto per ogni città, sostenuta dall'opposizione, definendo l'ipotesi una "sbornia aeroportuale". E si è espresso così sul caso Ampugnano: "Abbiamo assistito ad un rodeo per cui 4 milioni di passeggeri l'anno dovevano arrivare ad Ampugnano: possono anche arrivare, venirci via sarà tutto un altro problema". Il piano regionale di indirizzo territoriale toscano su Ampugnano, che definisce le prospettive futu-

re dello scalo da qui al 2010, parla chiaro: esclude rifacimenti e allungamenti della pista per motivi di impatto ambientale.

Ma i nostri amministratori locali, che insieme a Mussari insistono tanto sul potenziamento operativo di Ampugnano, **sono in buona compagnia in Italia**. Come Marco Bucciantini e Roberto Rossi hanno ben documentato su un articolo pubblicato lo scorso 4 febbraio su l'Unità, gli aeroporti sono divenuti come i campanili delle chiese: ogni comunità ne vuole uno: "L'Italia ha 109 province e 87 aeroporti; [...] ci sono province grandi come un pezzetto di terra e aeroporti dove non atterra nessuno".

"Ogni comunità che si rispetti deve avere un municipio, una scuola, un campanile e un aeroporto. È un vanto per i politici locali, una prova di forza di un territorio, una promessa elettorale o un favore [...]. Una pigra resa in un Paese che mortifica i trasferimenti su rotaie: per andare da Roma a Milano bastano

4 ore, **lo stesso tempo che serve ai residenti e ai turisti per raggiungere Siena dall'aeroporto Galileo Galilei di Pisa, il maggiore della Toscana. Infatti Siena vuole ingrandire il suo aeroporto.**

È un fatto anzitutto matematico: un aeroporto, anche il più piccolo, **costa quattro milioni di euro**. La soglia che permette di ammortizzare questo costo fisso di gestione è di 40 mila movimenti aerei l'anno. **Quantità raggiunta da appena dieci-dodici scali italiani**. Conto che non spaventa i toscani, terra di rivalità, che provano a sostituire i campanili con le torri di controllo. Firenze, una delle città più conosciute e visitate del mondo, può accettare che lo scalo principale sia a Pisa? Sia mai. Così da anni si mercanteggiano quei metri di pista che mancano per consentire un reale sviluppo internazionale al suo aeroporto di Peretola. È tema di campagna elettorale, visto che a Firenze si vota per eleggere il sindaco: «Giriamo la pista»,

dice quel candidato, «e facciamola parallela alla strada». «Meglio in diagonale», risponde l'altro. **Meglio Pisa, direbbe il buon senso.** Dove il decollo è verso il mare, quindi a minor impatto sugli abitanti. E dove i passeggeri sono 4 milioni l'anno (il doppio rispetto a Firenze) e ne fanno il nono aeroporto italiano. **Di una logica sinergia si parla da anni, invano.**

Sessanta chilometri più a sud c'è Siena, c'è il Monte dei Paschi che vuole uno scalo di rango, mica quello scherzo di Ampugnano, che nel 2008 ha mosso 5.200 persone, dati di Assaeroporti: in media, 14 persone al giorno. La pista c'è, 1.340 metri, i soldi anche e Siena, in tutti i sensi, è un caso scuola: per la voglia di un aeroporto proprio - anche contro la volontà politica, visto che la Regione esclude questa possibilità - e per la novità di un intervento da subito privato. Volete lo scalo? Pagate. **Non c'è calcolo collettivo dietro questa visione, ma se si fosse ragionato così, non ci sarebbero adesso 87 aeroporti in Italia.** E non bisognerebbe tenere un centralinista all'aeroporto di Grosseto che alla domanda: scusi, che voli ci sono oggi, è costretto a rispondere: «D'inverno non si vola».

Nemmeno a Salerno si vola. Appena cinque mesi fa c'era anche la fanfara per il primo lancio commerciale, Costa d'Amalfi-Malpensa. A 50 chilometri di distanza c'è Capodichino, ma questo non ha spaventato gli investitori pubblici: 10 milioni di euro per riqualificare uno scalo in disuso da decenni. [...]

Alle sei del pomeriggio l'ingresso dell'aeroporto di Ancona è lugubre, una luce fioca annuncia una presenza nel bar al centro della grande sala. «Qui chiudono tutto, guardi sul blog del comitato per l'aeroporto». Il blog si è rianimato, in verità, perché proprio lunedì la Cai ha deciso di assicurare almeno i voli per Roma, mentre sono perduti i collegamenti con Milano, cari agli imprenditori marchigiani. Il Raffaello Sanzio è da proteggere per la popolazione e da blindare per gli amministratori del territorio: rinunciare è vissuto come un ridimensionamento, una testimonianza

di sudditanza. Meglio tenersi lo scalo che alle sei di sera si spegne, fine dei programmi, lo schermo del tabellone delle partenze scuro come un televisore spento. **Meglio vivere coi debiti: un milione e settecento mila euro il buco di gestione.** Per favore, rimediate e pagate, viene detto agli Enti locali da Cai, la nuova compagnia che deve fare bilanci veri. [...] **Altrimenti si chiude e sarebbe perfino un finale logico in questa strana storia dove per anni, ovunque, non è stato importante fare i conti, ma esserci.**

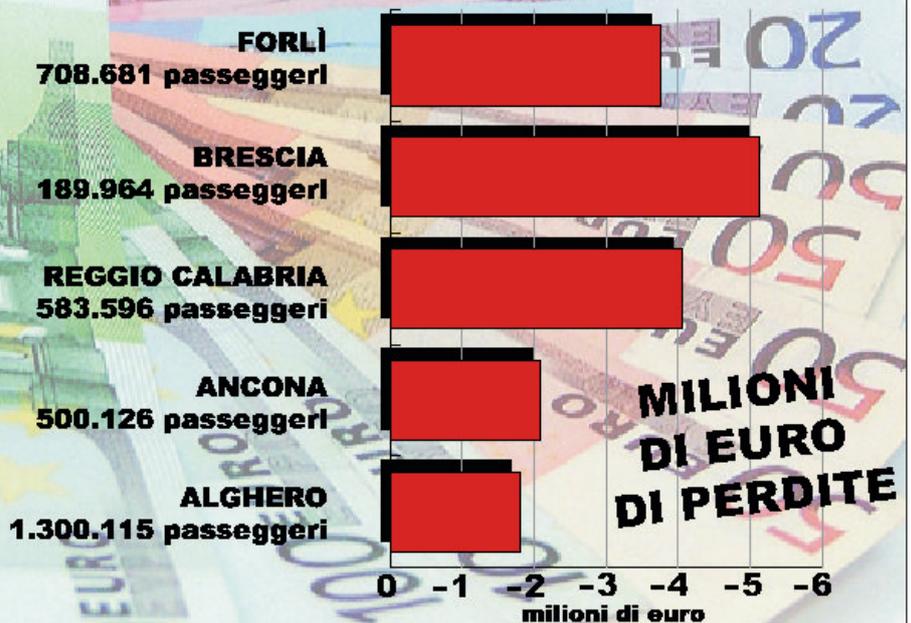
"Insomma, la solita polverizzazione italiana, «situazione unica in Europa», lamentò l'ex ministro dei trasporti Alessandro Bianchi. Che ricevette la risposta dell'Aopa, un parasindacato che tutela l'aviazione in tutte le forme: «**Lo sa che questi scali sono per gli Enti locali un serbatoio di posti di lavoro per raccomandati e amici?**». Citava due esempi polari: Cuneo, vizioso, con 85 mila passeggeri l'anno, quindi circa 230 al

giorno, che impiega 70 dipendenti e l'aeroporto di Saint Tropez, virtuoso, che serve la rinomata Costa Azzurra ed è gestito da 10 addetti. [...]

Un modello che rattappisce il sistema, che non si sviluppa ma costa, e il prezzo lo paga il paese: Ancona nel 2007 è stato sovvenzionato con 27 milioni di euro, Pescara - un'ora più a sud - ne ha succhiati altri 7. Vito Riggio, presidente dell'Ente nazionale aviazione civile (Enac), che regola il trasporto aereo, accusa: «In Germania hanno contratto i voli sotto i 400 km per liberare spazio aereo e sviluppare gli aeroporti principali sul medio e lungo raggio. Noi intasiamo i cieli con voli da 200 km». Cai aiuterà giocoforza la razionalizzazione, o assisterà all'invasione delle compagnie low cost, che non hanno oboli da pagare. L'Inghilterra ha inventato l'aviazione e ospita centinaia di campi di atterraggio. Ma gli aeroporti veri e propri si contano sulle dita di una mano. E servono tutto il paese. Ma è un altro paese.»

Bilanci spaventosi

Degli ottantasette aeroporti italiani, solo una dozzina superano i 40 mila movimenti aerei annui, soglia per ammortizzare le spese di esercizio



DATI 2007, fonte: ENAC

CHI CI GUADAGNA?

SEGUE DALLA PRIMA

stri amministratori. Parliamo quindi di **grandi imprese costruttrici e di coloro che procurano gli appalti**.

E la Galaxy, il fondo di investimento che partecipa il nostro piccolo (privatizzato) aeroporto, cosa ci guadagna? Ancora non è chiaro. Quel che è certo, però, è che **finora non ci ha rimesso un soldo**. Gli unici che fino ad oggi hanno sborsato sono gli enti pubblici (Comuni di Siena e Sovicille, Provincia di Siena e Camera di Commercio), attraverso il Fondo per lo Sviluppo alimentato dai contributi della Fondazione Monte dei Paschi. Solo negli ultimi cinque anni, per **la fallimentare gestione dell'aeroporto**, sono stati sottratti da questo fondo ben 5.500.000 euro che avrebbero potuto essere più utilmente impiegati in opere veramente necessarie alla comunità e al nostro territorio. E con la privatizzazione dell'aeroporto, chi ci ha guadagnato? Forse una società milane-

se di consulenza, che sembrerebbe aver siglato un contratto da **centinaia di migliaia di euro** con la società Aeroportuale? Forse una **agenzia immobiliare senese**, che sembrerebbe aver emesso fatture per importi considerevoli a carico di Aeroporto di Siena S.p.A.? Ma che ruolo avrebbero avuto questi due soggetti nel processo di privatizzazione dell'aeroporto? E come si giustificerebbero i compensi elevatissimi che avrebbero richiesto? Nessuno ha fatto luce sulla questione, forse un giorno ce lo spiegheranno gli Amministratori della società aeroportuale. O forse ce lo spiegherà la Procura della Repubblica, che sta indagando su questi aspetti oscuri.

Sicuramente, in questo momento, a guadagnare con Ampugnano sono i neo-nominati amministratori della società aeroportuale, che si sono auto-stabiliti compensi straordinari: 150.000 euro annui per l'Amministratore delegato ed 30.000 euro per il Presidente. Ai Consiglieri, come gettone di presenza, 400 eu-

ro a seduta del consiglio di amministrazione. Chiaramente, nessuno si è posto il problema se tali compensi fossero compatibili con i risultati aziendali, perché se lo avesse fatto si sarebbe accorto che nel 2007 (tanto per non considerare altri anni) Aeroporto di Siena SpA ha incassato 157.000 euro, a fronte di uscite milionarie per la gestione dell'infrastruttura. Comunque vada si può star certi che con Ampugnano gli amministratori continueranno a guadagnarci lautamente, così come è avvenuto in passato quando, infischiosene dei bilanci in rosso a carico dei cittadini, hanno riscosso imperterriti gli stipendi da loro stessi stabiliti. Poiché per i prossimi tre anni è previsto che l'aeroporto continuerà ad accumulare debiti, sorge a questo punto un'altra domanda: come può una società pagare i propri amministratori più di quanto incassa? A Siena, come in Italia, dall'Alitalia al Comune di Catania, ciò è evidentemente possibile.

L'ampliamento di Ampugnano contro il turismo europeo sostenibile e competitivo

RICONOSCENDO il ruolo cruciale che il turismo ha per la provincia di Siena, è d'obbligo valutare il legame che sussiste fra il futuro di questo delicato settore della nostra economia ed il progetto di ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano. Sul solido fondamento di studi di settore e analisi di mercato, l'Unione Europea ha redatto l'**Agenda per un turismo europeo sostenibile e competitivo**, un documento che focalizza il prossimo futuro del settore turistico, individuando indirizzi ed obiettivi per una politica del turismo rinnovata. Purtroppo, il progetto di potenziamento dello scalo senese non solo non centra gli

obiettivi del documento, ma li contraddice tragicamente. Nella presentazione degli obiettivi, il documento della

missione Europea indica che le strategie e le iniziative da adottare comprendano *“prevalentemente la conservazione e la gestione sostenibili delle risorse naturali e culturali, la riduzione al minimo dell'impiego di tali risorse e dell'inquinamento delle destinazioni turistiche, ovvero della produzione di rifiuti, la gestione del cambiamento a favore del benessere della comunità, la riduzione dell'effetto stagionale sulla domanda, affrontare l'impatto ambientale dei trasporti connessi al turismo, il rendere disponibile a tutti senza discriminazioni le esperienze turistiche ed il miglioramento della qualità del lavoro nel settore turistico [...]”*. Ancora, il documento indica che le politiche e le iniziative debbano *“tenere conto*



dell'influsso delle tematiche ambientali, quali il cambiamento climatico e la scarsità delle **risorse idriche**, sull'offerta e sulla domanda, degli sviluppi tecnologici o di altre questioni politiche, economiche e sociali". Il futuro del turismo quindi è basato sulla **preservazione intelligente delle qualità del suo territorio**, come la cultura dei luoghi, il paesaggio e le risorse ambientali.

Come può il progetto di ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano conciliarsi con questi obiettivi?

1. l'aereo è il mezzo di trasporto che maggiormente si presta ad amplificare gli effetti di stagionalità del turismo "mordi e fuggi";

2. l'inquinamento acustico e la progressiva cementificazione della piana di Rossa distruggeranno l'economia locale basata sulla ricettività agrituristica di qualità: stiamo parlando, solo nel comune di Sovicille, di ben 74 strutture ricettive,

di cui ben il 90% è costituito da agriturismi, campeggi, case campagna, affittacamere, residenze d'epoca e residence;

3. come riporta il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana 2005-2010, "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 interessata direttamente e indirettamente dall'espansione dell'aeroporto comprende la Montagnola Senese e le valli dei fiumi Farma e Merse, costituendo un raro complesso naturale continuo ed esteso: si tratta 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. 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;

4. l'attività aeroportuale si svolge a ridosso e sopra l'acquifero del Luco, uno dei più importanti bacini di acqua potabile della Toscana Meridionale. L'attività comporta fisiologiche dispersioni di contaminanti estremamente tossici come anticongelanti ed idrocarburi. Per non parlare dell'inquinamento atmosferico, che vicino agli aeroporti può superare di ben 5 volte quello prodotto da un casello autostradale.

Siamo sicuri che per il futuro del turismo senese si debba ampliare l'aeroporto di Ampugnano, a 70 km da quello di Firenze-Peretola? O sono ben altri i problemi da affrontare?

Turismo natura in forte crescita: 80 milioni di presenze e 8,5 miliardi di euro nel 2006

Il turismo-natura, quel turismo cioè che ha come motivazione principale il godimento della natura e della cultura tradizionale, fa segnare nuovi primati, confermando il trend di crescita degli anni precedenti.

E' quanto ha dichiarato il Presidente di Ecotur, Enzo Giammarino, presentando il 5° Rapporto sul Turismo Natura, redatto dal Centro Studi Permanente dell'Osservatorio ECOTUR, nel cui Comitato Scientifico figurano l'Università dell'Aquila, la Regione Abruzzo, l'Enit-Agenzia Nazionale per il Turismo e l'Istat. "Un successo, ha continuato Giammarino, che sta diventando fenomeno tanto da interessare quotidiani internazionali come il New York Times e The Guardian che definiscono **il nostro Paese "meta ideale per fare esperienze diverse e sintonizzarsi con la natura e la comunità locale"**. Un successo che interessa fortemente le popolazioni

locali, che hanno compreso l'importanza che il turismo-natura ha nelle politiche distributive del reddito, **lasciando alle economie locali fino al 95% della spesa turistica sostenuta, in netta controtendenza con il turismo tradizionale dove ben l'80% finisce nelle casse delle compagnie aeree, degli hotel e degli operatori turistici"**. Tra le motivazioni del viaggiatore che sceglie una vacanza a contatto con la natura, al 1° posto figura la ricerca di "tranquillità e relax" che precedono "territorio e ambiente". A queste seguono in ordine: "l'ospitalità e la disponibilità della gente del luogo", il "conoscere le tradizioni culturali, folcloristiche e enogastronomiche", la "possibilità di praticare sport". Fra le aspettative, al primo posto troviamo il "vivere a contatto con la natura", seguita da "frequentare luoghi poco affollati", il "praticare sport e attivi-

tà all'aria aperta", il "desiderio di libertà".

A quali principi si ispira invece il piano di sviluppo dell'aeroporto di Ampugnano, pensato dal Fondo Internazionale di Investimenti Galaxy, fatto proprio da MPS e dai nostri lungimiranti amministratori? Basta poco a definirli: "Esenzioni fiscali a parte, un documento della compagnia tedesca Lufthansa (2006) rende noto che dal 1991 i governi europei hanno destinato 20 miliardi di euro a titolo di "aiuto" alle compagnie aeree". In breve, loro chiamano "sviluppo" l'esproprio di risorse pubbliche a favore di finanza e speculatori. Distruggono una economia distribuita, posti di lavoro esistenti e territorio in cambio di uno scarso ritorno fatto di **lavori precari**, specie considerando che i crescenti costi del petrolio incideranno negativamente sul trasporto aereo.

Aeroporto: sviluppo sostenibile?

Le contraddizioni di un progetto meramente speculativo, passando dal PIL al concetto di sviluppo

OGNI azione umana sull'ambiente e sulle risorse deve essere valutata non solo per i suoi effetti locali e immediati ma anche per quelli di lungo periodo che derivano dalla struttura connessa delle attività umane.

Questa la dichiarazione contenuta nei documenti elaborati a fine 2007 per gli Stati Generali della Sostenibilità della Toscana promossi dal presidente della Regione. Una frase che assume particolare rilevanza alla luce dei dati IPC (Intergovernmental Panel on Climate Change) delle Nazioni Unite e di quanto emerso dalla classifica di Germanwatch alla conferenza delle Nazioni Unite di Bali sui cambiamenti climatici. Tali organismi mettono in guardia sulle criticità della situazione mondiale e sui ritardi dell'Italia nella lotta alle emissioni inquinanti (41° posto dopo la Cina nella classifica globale dell'impegno). Se si mette in relazione tale scenario generale (forti rischi ambientali globali e carente intervento nazionale) con il progetto di potenziamento dell'Aeroporto di Siena emergono alcune evidenti contraddizioni:

1) una condizione di assenza se non di estrema frammentarietà della politica nazionale che tocca fra l'altro settori fondamentali del paese quale i trasporti e nella fattispecie la rete aeroportuale;

2) una "cultura dello sviluppo" che è legata ad una concezione meccanicistica della crescita il cui modello di riferimento permane quello industriale in uso negli anni '70-80 e che presenta orizzonti temporali di breve periodo;

3) una tendenza a coniugare il concetto di efficienza economica con privato; in realtà si privatizza ciò che non determina perdite di posizioni di potere dominanti.

Frammentarietà e localismo

In una condizione di deriva della politica nazionale prendono forza poteri locali che perseguono strategie non solo in concorrenza con altri poteri locali ma in conflitto con l'interesse nazionale.

I fautori della "mano invisibile" del mercato sostengono che in una realtà concorrenziale si crea una selezione efficiente degli attori economici (come afferma Riggio presidente di Enac facendo riferimento ai siti aeroportuali, si veda articolo apparso sul quotidiano la Stampa il 26 novembre 2007).

Tale generica affermazione perde di senso quando sono in gioco interessi collettivi e criticità ambientali e lo stesso mercato considera "economicamente marginale" l'attività di un aeroporto come quello di Ampugnano (si veda studio CERTet Bocconi sugli aeroporti nazionali). Ciò implica responsabilità politiche di superficiale valutazione economica nonché di distrazione di denaro pubblico per usi privati. Infatti il riscontro empirico dimostra come la presenza di un aeroporto in un territorio comporti l'impiego di mezzi finanziari pubblici in dotazioni infrastrutturali e di manutenzione che crescono con l'espandersi dell'attività aeroportuale. Inoltre data la complessità economica/concorrenziale del settore aereo le Amministrazioni locali sono chiamate a svolgere un ruolo di sostegno/incentivazione competitiva attra-

verso le note "azioni di co-marketing". Ciò fa naufragare il principio della "mano invisibile" e stravolge le funzioni istituzionali delle Amministrazioni.

Di fronte alla diffusa consapevolezza del progressivo abbassamento della soglia dei "rendimenti decre-scenti" delle risorse naturali ovvero della "finitezza della natura" non si capisce come si possa oggi parlare di "eco-compatibilità di un aeroporto" come ha dichiarato pubblicamente il Sindaco di Sovicille.

E' ormai noto a livello internazionale che un settore maturo come quello del trasporto aereo, tra l'altro esposto alla volatilità del mercato del petrolio e inconciliabile con la politica dei governi di riduzione dei livelli di anidride carbonica (si veda la rivista inglese "Transport policy"), presenta limitate prospettive di sviluppo: è sotto gli occhi di tutti lo stato di crisi di molti vettori, grandi compagnie e società low cost.

Il concetto di sviluppo

Lo sviluppo viene comunemente associato a quello di crescita della ricchezza intesa come progressione del Pil.

In genere si tende ad associare il termine crescita con incremento del Pil (come dice Naomi Klein nel suo libro "Shock Economy" le disgrazie e le guerre sono un'occasione per far crescere il Pil). Inoltre con una ulteriore semplificazione si identifica benessere con ricchezza materiale (benavere). Il Pil è considerato il parametro guida che indica il valore di una economia, una condizione inerziale che misura il grado di successo/insuccesso di un paese, sia

esso emergente (Cina) o già emerso (Italia). La crescita annua del Pil (la definizione del Pil in contabilità nazionale fa riferimento al valore monetario dei beni e servizi prodotti in un anno nel territorio nazionale al lordo degli ammortamenti) è una indicazione contabile che il sistema genera ricchezza facendo leva su meccanismi di economia reale (produzione/occupazione) e/o immateriale (finanza). Più il paese è a basso reddito pro-capite più tale percentuale (di crescita) deve essere mantenuta elevato; questo obiettivo (spesso giustificato da motivazioni sociali es. lotta alla povertà) sottintende una insana corsa allo sviluppo che raramente tiene conto degli effetti collaterali sociali e ambientali (tipico il caso cinese) sia di breve che di lungo periodo (costi pluriennali). Più il paese è ricco più le fonti del Pil sono di natura immateriale trovando origine nella economia finanziaria con il rischio conclamato della attivazione di circoli speculativi viziosi.

Alcuni economisti hanno tentato di utilizzare una "contabilità verde" per calcolare il Pil ma con scarso successo. Di maggiore successo invece il termine "sviluppo sostenibile", binomio che ha anche assunto una forte valenza mediatica (ne ha parlato anche il Pontefice riferendosi all'ambiente).

Quando nel 1987, con il Rapporto Brundtland a margine della conferenza di Rio, fu introdotto il concetto di sostenibilità si intendeva porre l'attenzione sul limite all'uso delle risorse non riproducibili nell'ambito dei processi produttivi e sui vincoli inter-generazionali.

La inderogabile necessità per le economie mature ed emergenti di "sostenere il ciclo dello sviluppo" ha reso la "sostenibilità ambientale" una condizione residuale rispetto alla crescita. Da questo sono derivate posizioni critiche che definiscono il termine un ossimoro o antinomia (una parola contraddice l'altra) e prefigurano provocatoriamente una

condizione di decrescita per le economie avanzate quale risposta alla sovrapproduzione e alla disuguaglianza tra e all'interno dei paesi (si veda al riguardo il libro "La scommessa della decrescita" di Serge Latouche).

Con l'attuale crisi la conseguente decrescita "involontaria" dai connotati recessivi è l'effetto del perseguimento di un obiettivo di sviluppo illimitato insostenibile, artatamente costruito ed alimentato attraverso la sollecitazione dei consumi e favorendo l'indebitamento. Lo sviluppo inteso come "paradiso artificiale" ha mostrato con la crisi tutta la sua caducità e pericolosità.

In ogni caso l'idea di sviluppo va ricondotta alla sfera umana che implica libertà e condivisione collettiva delle scelte e rispetto delle minoranze. Lo stesso Pontefice, sempre riferendosi all'ambiente, parla di concertazione collettiva del modello di sviluppo che garantisce il benessere di tutti.

La scelta imposta dall'alto di ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano lede il diritto di una parte della comunità di immaginare e ricercare uno "sviluppo altro" del territorio, quale valorizzazione delle specificità storiche, sociali ed ambientali e salvaguardia delle relazioni intergenerazionali.

Ricchezza e privato

Con l'operazione Aeroporto formalmente si privatizza il capitale di una società ma nella sostanza si privatizza la "natura" sulla quale insiste il conto economico di tale società. L'aria, l'acqua, il territorio, le comunità diventano "ricchezza" funzionale ad un progetto esclusivamente privatistico e la trasformazione da pubblico in privato viene associata allo sviluppo definito "sostenibile".

Ampugnano rappresenta il caso tipico di trasformazione di un bene reale in una attività finanziaria secondo il paradigma della immaterialità sopra

ricordato. Chi da sempre ha gestito la società aeroportuale con dubbie capacità ha escogitato, assommando errori passati a nuovi errori, la cessione della società ad un fondo di private equity (Galaxy Sarl) quale escamotage per trasformare perdite certe in utili "virtuali". Tali fondi erano venuti alla ribalta internazionale per la loro capacità di far resuscitare società economicamente decotte (promettendo ritorni elevati ai propri investitori) avvalendosi di sofisticate alchimie finanziarie. Oggi si può dire con certezza che sono stati una delle cause della crisi finanziaria internazionale. La scelta di affidare ad una società di private equity le sorti dell'aeroporto di Siena inaccettabile prima della crisi del 2007 (ovvero in una fase "florida" dei mercati internazionali) appare oggi in tutta la sua gravità e insensatezza. L'operazione, nella sua totale mancanza di trasparenza, se sul piano formale si è configurata come una ricapitalizzazione di una società in perdita con diluizione della proprietà azionaria pubblica sul piano sostanziale ha comportato l'alienazione a privati di un bene per sua natura di interesse pubblico. Privati che è ben noto operano in un mercato altamente volatile (del tutto compromesso nell'attualità).

Paradossalmente le sorti reali del nostro territorio e della comunità che insiste su di esso sono state legate agli alterni andamenti, se non ai fallimenti, del mercato internazionale dei capitali.

Le Amministrazioni locali, favorendo acriticamente tale operazione, in contrasto con ampi strati di popolazione coscienti dei rischi insiti nella stessa, si sono assunte grandi responsabilità di cui siamo tutti testimoni e di cui devono rendere conto politicamente alle generazioni di oggi e moralmente a quelle future. Tali responsabilità vanno oltre la sfera locale e il tempo limitato di un mandato politico.

Toscana: è emergenza p

Intervista al Prof. Claudio Greppi, della

IL Comitato contro l'ampliamento dell'aeroporto di Ampugnano non lotta da solo, ed il caso dello scalo senese non è un piccolo neo nel preservato e incontaminato territorio toscano, ma uno dei tanti scempi, progettati o realizzati, nella regione. Gli amministratori locali insistono a presentarla come un'isola felice, ma la Toscana solo nell'ultimo anno ha subito numerose aggressioni di vario genere al patrimonio paesistico, ambientale e territoriale. Per contare le proteste e le emergenze ambientali della regione, oggi basta un click. La Rete dei Comitati per la difesa del territorio, attiva in Toscana dal marzo 2007 per iniziativa di Asor Rosa, ha infatti messo a punto il sito "Toscana Infelix" (www.toscanainfelix.org), che svela, attraverso una mappatura delle criticità segnalate da privati o comitati, gli ecomostri e i disastri attuati o previsti sul territorio. Realizzatore del progetto è il Prof. Claudio Greppi, docente di Geografia all'Università di Siena, molto attivo all'interno della Rete promossa da Asor Rosa.

Come nasce questo sito e quante "situazioni infelici" conta?

Il sito, risultato del lavoro svolto e in corso di svolgimento da parte della Rete dei Comitati per la difesa del territorio, è organizzato come una mappa che indica i luoghi dove esistono situazioni rischiose o palesemente dannose per l'ambiente e il paesaggio. I casi possono essere segnalati dai Comitati, dalla stampa locale e nazionale e anche dal singolo cittadino che si imbatte in un acclarato o possibile scempio ambientale. Al momento si registrano 140 emergenze territoriali, ma il quadro non è esaustivo. Il crescente numero

di aggressioni ambientali smentisce chi parla di casi isolati nella verde Toscana e mette in discussione le basi stesse della gestione del territorio.



Il Prof. Alberto Asor Rosa

Come si è costituita la Rete dei Comitati e che obiettivi si prefigge?

Tutto è iniziato con Monticchiello, la scintilla che ha fatto divampare il fuoco delle proteste. Il caso è assai noto: alle pendici del centro murato di Monticchiello, a pochi chilometri da Pienza, si stava costruendo un complesso di undici ville, per un totale di 95 appartamenti. Il tutto nel bel mezzo di un'area dichiarata "Patrimonio mondiale dell'Unesco", la Val d'Orcia, quasi un simbolo della qualità e della conservazione della campagna toscana. E' bastato un breve articolo sulla pagina culturale di la Repubblica, il 24 agosto del 2006, firmato dall'italianista Alberto Asor Rosa, per scatenare un putiferio e rimettere in discussione proprio la politica urbanistica della Regione Toscana. Dopo l'intervento, il professore viene letteralmente sommerso da una valanga di appelli, segnalazioni, denunce di situazioni non molto diverse da quella di Monticchiello, un po' in tutta la Toscana. Le segnalazioni vengono da Comitati già costituiti e dalle associazioni

ambientaliste "storiche", Italia Nostra, WWF, FAI, Legambiente. Il tam-tam mediatico fa circolare un messaggio: "vediamoci a Monticchiello il 28 ottobre". Erano previste una sessantina di persone, ne arrivano oltre trecento, che la sala del "Teatro Povero" non ce la fa ad accogliere. Vengono anche con le auto blu Riccardo Conti, e Francesco Rutelli. Trovano ad accoglierli striscioni, cartelli, volantini e soprattutto un coro di denunce che dimostrano che ormai il coperchio è stato tolto. Il 25 marzo, a Firenze, si costituisce ufficialmente la Rete dei Comitati toscani per la difesa del territorio, con la partecipazione di oltre settanta comitati. La stampa nazionale (la Repubblica e il Corriere della sera) ne dà ampio risalto. Viene approvato un "Documento dei dieci punti" che riassume quanto è emerso fino a questo momento e fissa il quadro organizzativo della Rete, che si propone anche come "Osservatorio toscano" permanente, in grado di realizzare un controllo senza smagliature sull'intero territorio, per arrivare a realizzare una mappa integrale degli scempi, dei disastri, degli ecomostri realizzati in Toscana e quindi prevenire quelli futuri. Dunque una grande battaglia culturale, nella quale ci si dovrebbe confrontare con le Istituzioni come interlocutori, non come avversari.

Quali sono i vantaggi della Rete per gli aderenti?

La Rete offre la possibilità di far conoscere al grande pubblico le proteste dei Comitati, ma anche dei singoli cittadini, aiutati e assistiti anche nelle azioni legali. Oggi sono 150 gli aderenti, comprese le sezioni locali di Italia Nostra e del WWF,

er la difesa del territorio

Rete di Asor Rosa dei Comitati Toscani

e in qualche caso anche di Legambiente. Ma non facciamo del trionfalismo: si tratta certamente di un fermento straordinario, in cui convergono però discorsi ed esigenze anche molto diverse, tutte tenute insieme dal vantaggio (anche mediatico) di poter contare su un coordinamento che è insieme un servizio tecnico e una cassa di risonanza. L'allargamento della Rete ha certamente comportato anche una differenziazione delle tematiche che vengono affrontate: dalla tutela del paesaggio, tema originario e costitutivo, si passa alle tematiche ambientali, con la denuncia dei progetti di inceneritori e di impianti per l'energia, a quelle delle infrastrutture, dove i grandi lavori riguardano l'autostrada costiera parallela all'Aurelia, la TAV che dopo i disastri combinati in Mugello dovrebbe attraversare Firenze in sotterranea, fino alle linee della tramvia, sempre a Firenze. Non solo grandi progetti di grandi lavori, ma anche piccoli progetti non meno pericolosi.

Negli ultimi anni si sono moltiplicate le aggressioni al territorio toscano, in una regione che vanta un patrimonio paesaggistico invidiabile nel mondo. Quali sono le cause?

E' evidente che c'è stata una deriva nella gestione e nella salvaguardia del territorio da parte delle amministrazioni competenti, ma è cresciuto anche l'interesse da parte dei media e della società intorno alle tematiche ambientali. Quello di Monticchiello non è stato un caso isolato, come gli amministratori pubblici volevano far credere. Sempre più spesso il paesaggio toscano viene devastato o minacciato da operazioni edilizie o nuovi insediamenti che non possono

essere considerati abusi o smagliature occasionali, ma vere e proprie conseguenze dell'applicazione della legislazione regionale in materia di governo del territorio. Con la legge 5/95 i Comuni sono stati incentivati a cementificare per fare cassa, potendo utilizzare gli oneri di costruzione e urbanizzazione per riassetare i bilanci. Dietro alle spinte alla realizzazione di qualsiasi opera e al rifiuto di qualsiasi voce critica stanno inoltre gli interessi economici di grandi imprese talvolta colluse con settori della politica e dell'amministrazione.

Cosa devono fare i Comitati e i cittadini per farsi ascoltare?

Sempre più spesso i Comitati si trovano di fronte un muro, anche quando presentano, a termini di



Il logo della Rete dei Comitati Toscani per la difesa del territorio

legge, osservazioni ben motivate agli strumenti urbanistici: che non vengono mai prese in considerazione. L'unica via, in molti casi, è quella giudiziaria: fioccano gli esposti, i ricorsi al TAR e al Presidente della Repubblica, con tutti i rischi che questi comportano (anche finanziari). Sempre più spesso la magistratura interviene anche per proprio conto, magari su segnalazione della Forestale, l'unica istituzione a cui sembra affidato il controllo del territorio: così a Casole d'Elsa (Siena) fi-

niscono sotto sequestro tre cosiddette ristrutturazioni di altrettanti complessi rurali, dove al cambio di destinazione si aggiungono abbondanti volumi: questi sì, abusivi, tanto che finisce sotto inchiesta tutto lo staff tecnico-politico del Comune. Lo stesso succede a Campi Bisenzio, per difformità fra il Piano Strutturale e il Regolamento Urbanistico: e anche qui non ci sono Comitati all'origine della vicenda. Il tenue filo che ancora sembra tenere aperto un dialogo almeno con il Presidente della Regione, localmente è del tutto spezzato: anche all'interno dello stesso schieramento politico - perché la matrice dei Comitati è quasi sempre di sinistra - non ci si parla più. La difesa dei Sindaci, quelli "con la quinta elementare" di una volta, quelli "eletti dal popolo" di adesso, si traduce in un rifiuto di qualsiasi apertura da parte del blocco politico-istituzionale.

Qual è il punto di vista della Rete sui progetti di grandi opere e infrastrutture della regione?

Chi mette in discussione le grandi opere e i progetti infrastrutturali è accusato di essere antimoderno e paralizzante. Non siamo "ambientalisti del no", come ci hanno più volte definito, semplicemente crediamo che ci siano altre strade da percorrere. L'Italia abbonda di infrastrutture e attrezzature non finite, che potrebbero essere completate o recuperate, invece si preferisce progetti costosi e di grande impatto. E' sbagliato l'approccio: i vincoli paesaggistici sono vissuti dalle amministrazioni e dai finanziatori come un problema, mentre invece sono delle risorse da cui partire.

ESCLUSIVO: LA NUOVA IDEA PRESENTATA DAL GRUPPO GIOVANI CANOTTIERI

BADEN-BADEN-VAL DI MERSE

AMPLIAMO IL PORTO DI BRENNA!

Presentiamo 4 equilibratissimi motivi, per sostenere l'ampliamento del porto di Brenna!

1. CONTESTO LOCALE E PROIEZIONE GLOBALE

Sul numero del marzo 2006 della prestigiosa rivista scientifica internazionale *Squat Science*, gli autori di una ricerca sulla nutria baffuta definiscono Sovicille "la Venezia del sud". Il territorio di Sovicille è infatti **incredibilmente ricco di fossi e canali, tutti già navigabili**. L'ampliamento del porto di Brenna consentirà il pieno utilizzo di questi fossi e canali tramite un servizio di navigazione interna comunale con piccoli battelli da 30 posti. Il nuovo porto di Brenna sarà collegato con la Tenuta di Bagnaia attraverso la Gora, e con la Coop di San Rocco a Pilli risalendo la Serpenna. In parole povere, questo significa che ogni abitante di Sovicille potrà recarsi a fare **la quotidiana partita a golf senza dover prendere il suo SUV**. Il fosso del Rigo consentirà poi l'accesso diretto a Sovicille e quindi all'Arno, collegando finalmente tutta la Toscana del sud, economicamente depressa, con il fiorente nord della regione. I collegamenti con Roma e Grosseto sarebbero assicurati dall'Ombro-ne. Il torrente Rosia verrà invece riservato esclusivamente ai **pescherecci**

che attualmente non possono essere operativi al 100% poiché privi di un attracco adeguato alle loro dimensioni. Nei locali dell'ambulatorio di Brenna verrà realizzato **il nuovo mercato del pesce**.

2. COLLEGAMENTO CON SIENA

Come faranno i turisti a raggiungere Siena una volta sbarcati a Brenna? Abbiamo ideato un semplicissimo sistema di sottomarini-navetta: da Brenna i turisti saranno imbarcati sui sottomarini che, attraverso **la falda acquifera del Luco**, potranno giungere a Siena uscendo direttamente dai rubinetti e approdando nella vasca da bagno della loro stanza d'albergo. Sarà possibile anche sbarcare a Fonte Gaia, ma solo per i sottomarini-navetta modello executive (notoriamente **ecocompatibili** [con il marmo] e creati per navigare anche in presenza di "lastre").

3. RISPETTO PER L'AMBIENTE

L'utilizzo della nave per piccoli spostamenti, è ormai una realtà in tutti i paesi e frazioni occidentali, e produce un impatto ambientale minore di quello prodotto dai **comuni SUV usati abitualmente dagli abitanti di Sovicille per andare da una parte all'altra dei parchi annessi alle loro ville** (nel comune di Sovicille si contano ben 4987 fra-

ville e castelli, ovvero una residenza modello "Gattopardo" ogni due abitanti circa).

4. LAVORO PER TUTTI

E' un dato inoppugnabile e inconfutabile che al giorno d'oggi ogni comune necessita di un proprio porto per essere economicamente competitivo: provate a entrare in un **qualsiasi bar** della provincia e origliate voi stessi cosa si dice in proposito! Uno studio condotto dalla Maurizio dei Pispini & Co. dimostra inoltre che con il nuovo porto tutti i senesi avranno un lavoro, e chi ne ha già uno... ne avrà finalmente due! Non più quindi solo montepaschini, medici o professori, ma anche mozzi, scaricatori e perché no... filibustieri!

Aderire al Gruppo giovani canottieri Baden Baden-Val Di Merse è molto semplice: basta credere nel nostro progetto per l'ampliamento del porto di Brenna e affermarlo ad alta voce davanti a 11 persone! Aderisci anche tu, ha già aderito l'assessore al "Grande regno della Pacecelestè (Taiping Tianguao)" del Comune di Murlo-Festa in Collina, e si prospettano altre adesioni eccellenti, anche segrete!

Gruppo giovani canottieri Baden Baden-Val Di Merse



NO AMPLIAMENTO DI AMPUGNANO
COMITATO CONTRO L'AMPLIAMENTO DELL'AEROPORTO DI AMPUGNANO-RIEMA

FERMIAMO L'AMPLIAMENTO

del l'AEROPORTO