

Quale sviluppo sostenibile dietro un aeroporto?

“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 per i recenti Stati generali della sostenibilità della Toscana promossi dal presidente della Regione.

Una frase che assume particolare rilevanza alla luce dei dati forniti dal IPCC (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 l’ipotesi locale di potenziamento dell’Aeroporto di Siena emergono chiaramente alcune contraddizioni:

- 1) esiste una condizione di assenza se non di estrema frammentarietà della politica nazionale che tocca fra l’altro settori fondamentali per il paese quale i trasporti e nella fattispecie la rete aeroportuale
- 2) esiste una cultura dello sviluppo che è legata a una concezione meccanicistica della crescita il cui modello di riferimento è rimasto quello in uso negli anni della ricostruzione industriale e che presenta orizzonti temporali di breve periodo
- 3) esiste la tendenza a coniugare il concetto di ricchezza con privato, anche se in realtà si privatizza ciò che non determina perdite di posizioni di potere dominanti

Primo punto: frammentarietà e localismo.

In una condizione di deriva della politica nazionale prendono forza poteri locali spesso in concorrenza non solo con altri poteri locali ma in conflitto con l’interesse nazionale.

Qualche fautore della mano invisibile del mercato potrebbe obiettare che in una realtà concorrenziale si crea una selezione efficiente degli attori economici (come afferma Raggio presidente di Enac facendo riferimento ai siti aeroportuali v. articolo della Stampa del 26 novembre).

La mia obiezione è che la competizione perde di senso quando sono in gioco interessi e criticità collettive. Inoltre sapere già in partenza che il mercato considera economicamente marginale l’attività di un aeroporto come quello di Ampugnano (v. studio CERTet Bocconi sugli aeroporti nazionali) determina non solo la colpa di una superficiale valutazione ma anche il dolo di distruggere denaro in larga parte pubblico.

A fronte di una crescente consapevolezza individuale di un progressivo abbassamento della soglia dei “rendimenti decrescenti” delle risorse naturali ovvero della “finitzza della natura” non riesco a capire come si possa oggi parlare di “ecocompatibilità di un aeroporto” come ha fatto il nostro primo cittadino in un articolo sulla stampa locale.

Al riguardo cito un interessante documento della rivista “Transport policy” nel quale gli autori riferendosi al mercato dell’aviazione inglese (uno dei più sviluppati in Europa) pongono la questione della inconciliabilità della crescita di un settore maturo come quello dei trasporti aerei inglesi con la politica del governo di riduzione dei livelli di anidride carbonica.

L’amministrazione di Sovicille (nel suo piccolo) si sta assumendo una responsabilità politica (grande) di cui siamo tutti testimoni.

Tale responsabilità va oltre la sfera locale e il tempo limitato di un mandato politico.

Secondo punto: concetto di sviluppo.

Tale concetto viene comunemente associato a quello di crescita della ricchezza intesa come progressione del Pil.

La definizione di Pil nella contabilità nazionale fa riferimento al valore monetario dei beni e dei servizi prodotti in un anno nel territorio nazionale al lordo degli ammortamenti.

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 (benessere).

Il Pil è divenuto pertanto il parametro che misura il successo di un paese, in quanto posto al denominatore di una serie di rapporti che misurano l'efficienza economica. Tra i più noti il rapporto Debito pubblico /Pil, la cui elevatezza per l'Italia è fonte di continue critiche.

La crescita del Pil è divenuta una condizione inerziale irrinunciabile anche sul piano simbolico.

In realtà il fatto che tale valore si misuri nell'anno porta a scindere la crescita (annua) dagli effetti pluriennali (costi) che essa determina.

Alcuni economisti hanno tentato di utilizzare una contabilità verde del Pil ma con scarso successo.

Ha incontrato invece il favore generale (ne ha parlato recentemente anche il Papa riferendosi all'ambiente) il termine sviluppo sostenibile, binomio che ha anche assunto una forte valenza mediatica.

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 intergenerazionali. La inderogabile necessità per le economie mature ed emergenti di "sostenere il ciclo dello sviluppo" ha reso la sua "sostenibilità ambientale" una condizione residuale rispetto alla crescita.

In tal caso mi trovo concorde con chi definisce il termine un ossimoro o antinomia (una parola contraddice l'altra) e non mi scandalizzo di fronte alla reazione (provocatoria) di chi ipotizza una condizione di decrescita per le economie avanzate quale risposta alla sovrapproduzione e alla disuguaglianza tra e all'interno dei paesi (v. al riguardo il libro "la scommessa della decrescita" di Serge Latouche).

Pertanto la mia personale idea di sviluppo privilegia gli aspetti umani della crescita rispetto a quelli prettamente quantitativi ed implica un maggiore ruolo di indirizzo e coordinamento da parte della "politica economica nazionale".

Umanamente credo nella libertà e condivisione collettiva delle scelte e nel rispetto delle minoranze. In questo mi trovo d'accordo con la posizione del Pontefice quando, 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 sta ledendo il diritto di una parte della comunità di immaginare e ricercare uno sviluppo altro del territorio.

Uno sviluppo di valorizzazione delle specificità storiche, sociali ed ambientali, uno sviluppo che guardi al lungo periodo e salvaguardi le relazioni intergenerazionali.

Terzo punto: 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 funzionali ad un progetto esclusivamente privatistico e la trasformazione da pubblico in privato diventa sviluppo definito "sostenibile".

Nel caso dell'Aeroporto chi da sempre controllava con dubbie capacità manageriali la società ha deciso, assommando errori passati a nuovi errori, che la cessione ad un fondo di private equity (Galaxy Sarl) fosse la bacchetta magica che trasformava in ricchezza le endemiche perdite del passato.

E' noto che tali fondi sono specializzati nel realizzare alchimie finanziarie per far resuscitare società decotte traendone profitti per i propri investitori. I costi futuri di tale operazione non interessano i tecnocrati che operano il miracolo economico.

Trovo fortemente discutibile la scelta da parte dei nostri amministratori di affidare ad una società di private equity le sorti dell'Aeroporto di Siena e questo per il motivo che tale fondo opera nell'immaterialità del mercato internazionale dei capitali e risponde unicamente al rispetto di "benchmark di rendimento" fissati altrove.

Il rischio reale è di perdere totalmente il controllo pubblico di un bene la cui gestione privatista non prevede limiti all'utilizzo della ricchezza.

Luciano Fiordoni -12 dic. 2007