In difesa del **Sistema Aeroportuale Toscano**

Relazioni del forum online - 5 marzo 2021
promosso da Potere al Popolo! Pisa

Uscire dalla narrazione tossica delle “guerre di campanile”

Rompere i vincoli imposti dall’Unione Europea

Costruire un percorso di controllo e rilancio pubblico di tutti gli scali regionali

potere al popolo! Pisa

Indice

Introduzione	**5**
Paola Marchi	**13**
Filippo Rinaldi	**15**
Maurizio Rovini	**21**
Franco Russo	**31**
Matteo Bortolon	**37**

RIPUBBLICIZZARE GLI AEROPORTI
LE MULTINAZIONALI SONO IL PROBLEMA
Potere al Popolo! PISA

Partenze
Departures
DIFENDIAMO IL
SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO
I LAVORATORI NON SONO IN VENDITA!

Introduzione

Potere al Popolo! segue con la massima attenzione la vertenza dei lavoratori aeroportuali toscani in lotta contro la vendita di tutti i servizi a terra (handling). In questa delicata fase di conflitto tutte le forze istituzionali, politiche e cgil cisl uil, artefici e complici delle politiche di privatizzazione imposte dall'Unione Europea, si dichiarano solidali con la lotta dei lavoratori, proponendo soluzioni immediate e provvisorie per "addolcire" la pillola avvelenata rappresentata da questa ulteriore svendita di un settore strategico ma poco remunerativo per le multinazionali del settore.

Potere al Popolo! Pisa si è subito schierata al fianco dei lavoratori, delle lavoratrici e del sindacato maggiormente rappresentativo nello scalo di Firenze e Pisa, l'Unione Sindacale di Base, indicando il nemico principale da combattere: l'Unione Europea, che impedisce ed impedirà l'unica soluzione possibile, la ripubblicizzazione di tutto il sistema aeroportuale, un intervento economico massiccio per salvare gli scali e i lavoratori, un progetto di ridimensionamento del trasporto aereo attraverso lo sviluppo del sistema ferroviario pubblico. I governi nazionali, le amministrazioni regionali e locali devono rompere i trattati europei e le loro imposizioni, espellere dal settore aeroportuale i pirati delle multinazionali, mantenendo e incrementando il personale attualmente impiegato, da inserire in un progetto di trasporto pubblico in armonia con l'ambiente e le popolazioni, attraverso una pianificazione popolare che dovrà vedere protagonisti, in primis, i cittadini e i lavoratori. Coscienti dell'incedere della crisi degli scali, che avrebbe determinato a breve un punto di rottura, venerdì 5 marzo '21 abbiamo organizzato un forum di inquadramento complessivo della situazione che si trovano a vivere gli scali toscani, tenendo agganciata la sorte del Galilei e del Vespucci a quella di tutto il sistema aeroportuale europeo.

Auspichiamo che questo lavoro sia di aiuto alla lotta dei lavoratori aeroportuali e dell'indotto, messi letteralmente in mano a un gruppo di speculatori da amministrazioni locali che, in questi anni, hanno svenduto le azioni pubbliche per obbedire alle logiche liberiste dell'Unione Europea.

Buona lettura.

Potere al Popolo! Pisa, aprile '21

Testo di presentazione del forum

Intorno alla vicenda del sistema aeroportuale toscano stiamo assistendo, ormai da anni, ad una vera e propria parodia, dove le parti in commedia sono svolte da uomini politici locali, manager, faccendieri, senza che nessuno osi parlare del regista, di chi dietro le quinte guida un processo di ristrutturazione profondo di tutto il sistema aeroportuale continentale, che dal 2004 ha investito prima il Vespucci di Firenze con la vendita delle azioni pubbliche da parte dell'allora Sindaco, poi nel 2014 il Galilei di Pisa, grazie alla svendita delle azioni pubbliche decisa dalla Regione Toscana a Corporacion America Italia Spa, del discusso imprenditore argentino Eduardo Eurnekian.

Un regista "occulto" che emerge con sempre più chiarezza nello scenario politico del nostro paese, andando ad occupare oggi lo scranno di palazzo Chigi, attraverso uno dei maggiori artefici delle scelte economiche e finanziarie dell'Unione Europea: Mario Draghi.

Obiettivo di questo incontro è ricostruire, per sommi capi e attraverso la voce di protagonisti ed esperti, il processo che ha portato al progressivo stato di prostrazione di uno dei volani dell'economia e del turismo regionale. Ci prefiggiamo anche l'obiettivo di delineare alcuni elementi di possibile uscita dal pantano nel quale è stato cacciato il sistema aeroportuale toscano, di cui la pandemia è un elemento di potente accelerazione, in un conte-

sto già deteriorato da scelte politiche subalterne ad una logica mercantilista che si sta dimostrando completamente incapace, in questo come in ogni altro settore strategico dell'economia e della vita sociale, di dare risposte all'altezza della crisi che i paesi occidentali stanno attraversando.

Vorremmo condividere con i relatori che abbiamo chiamato al confronto una chiave di lettura che ci emancipi dalla rappresentazione manichea della "guerra tra campanili" tra Pisa e Firenze, utile a nascondere gli enormi interessi economici che sottende lo scontro in atto, attraverso una gestione conflittuale e non armonica degli scali toscani.

La conflittualità, la concorrenza di mercato sono l'alfa e l'omega, il motore che dà senso e prospettive a qualsiasi azienda privata. Sulla base di questo assioma si è determinato, dagli anni '80 del secolo scorso in poi, uno spostamento epocale di ceti politici ed intellettuali che hanno prima legittimato ideologicamente e poi incarnato la cosiddetta era neoliberista.

L'adagio che accompagna oggi le riflessioni sul post pandemia è quello del "niente sarà come prima". Effettivamente siamo arrivati alla fine di un'epoca, caratterizzata dal sistematico smantellamento delle funzioni dello Stato, attraverso l'alienazione e la privatizzazione di settori strategici dell'economia e delle infrastrutture del paese, ceduti ai tanti "prenditori" che si arricchiscono sempre più sulle spalle dei lavoratori e dei cittadini. È l'ora di cambiare pagina.

Lo "tsunami" pandemico ha approfondito una crisi degli aeroporti che era nell'aria già da tempo, mettendo in evidenza, così come per lo strategico comparto sanitario, le debolezze strutturali che determinano i processi di privatizzazione imposti dall'Unione Europea in tutto il continente.

Occorre essere chiari però sul concetto di "crisi". Con questa accezione non intendiamo certo la mancanza di profitti per le società che si sono appropriate, a costi di realizzo, quote determinanti delle azioni pubbliche degli scali toscani. In questi anni i profitti per le società che gestiscono l'aeroporto pisano e quello fiorentino sono stati astronomici.

La crisi degli scali (precedente alla pandemia) è determinata dalla infinita sete di profitto e dalla logica concorrenziale che sono nella natura delle multinazionali degli scali aeroportuali e delle compagnie aeree private.
In questa logica, apparentemente folle ma figlia di una precisa concezione dell'economia, i costi di produzione (in primis la mano d'opera) vanno costantemente abbattuti per competere nel cosiddetto "mercato". Che si parli di scali aeroportuali o di autostrade, di ortaggi o di vite umane, la logica è la stessa: mettere al centro il profitto di pochi sulla pelle dei lavoratori, della salute e della natura. Una logica che sta portando il mondo alla rovina.

Nel parlare di aeroporti bisogna affrontare con pari diritto la tutela dell'ambiente che non vuol dire conflitto tra lavoratori e cura del territorio ma diritto alla salute per tutti i lavoratori del settore e i cittadini che vivono nelle vicinanze. È ormai una questione esplosiva a cui ci dobbiamo rivolgere con la massima cura e attenzione. Cercare ed individuare quelle che possono essere le soluzioni per evitare che confligga la tutela del lavoro con quella dell'ambiente, è una priorità e un lavoro di lunga durata. I movimenti ambientalisti hanno lanciato questo allarme, bisogna capire quale strada seguire per accoglierlo. Un fenomeno enorme di conflittualità è quello di Taranto città in cui l'Italsider se ne frega della salute dei cittadini e dei lavoratori minacciando pervicacemente la chiusura della fabbrica. Indubbiamente non è paragonabile alla questione dell'aeroporto di Pisa o di Firenze, ma la logica che sta dietro a questo modo di operare è la stessa. Il ricatto continuo" o si fa così o si chiude" e si mette i lavoratori a casa. È la stessa logica che ci costringe a scegliere sempre il meno peggio. Firenze e Pisa sulla questione aeroportuale stanno subendo questo ricatto, vediamo se riusciamo a dare un contributo anche noi a sbrogliare questa matassa.

Occorre quindi che intervenga un'altra razionalità, in grado di pianificare l'economia e tutti i suoi comparti in funzione di uno sviluppo armonico della società e, nel nostro caso, degli scali aerei.

Il nostro paese si è dotato, dopo la liberazione dal nazi fascismo, di una Costituzione che, all'Art 42, pone dei precisi "limiti" alla proprietà privata "...allo scopo di assicurarne la funzione sociale e di renderla accessibile a

tutti". Sempre quell'articolo afferma che "...La proprietà privata può essere, nei casi previsti dalla legge, e salvo indennizzo, espropriata per motivi di interesse generale".

Abbiamo, quindi, uno strumento di intervento diretto in una crisi altrimenti foriera di un nuovo massacro sociale. Basta avere la volontà politica di applicarlo alla lettera.

Tornando all'incipit di questa breve presentazione: chi indirizza questo processo di cosiddetta "liberalizzazione" degli scali aeroportuali toscani, più in generale del sistema di trasporto aereo continentale? Mattero Renzi e Marco Carrai? Salvini e i suoi tirapiedi locali? Verdini dalle patrie galere o altri personaggi assurti alle cronache per spericolate operazioni finanziarie come Ernekian, Naldi ed i loro accoliti? Questi soggetti politici ed imprenditoriali, che indubbiamente incidono pesantemente (e negativamente) sul palcoscenico aeroportuale toscano, sono da considerare a tutti gli effetti attori di una trama, di un contesto, scritti da una regia esterna, o meglio estera.

Parliamo dell'Unione Europea che, attraverso precise direttive, da oltre 20 anni orienta strettamente i processi di privatizzazione di tutto il sistema aeroportuale, attraverso la trasformazione delle suddette direttive in apposite leggi nazionali.

L'Italia in questo compito di assunzione degli oneri indicati dalla UE è "prima della classe", da sempre. Non a caso siamo l'unico paese che ha inserito il pareggio di bilancio in Costituzione. Lo stesso per gli scali aeroportuali nazionali: la LEGGE n.99 del 23 luglio 2009, all'Art. 50 impone ai Ministri alle infrastrutture e trasporti una relazione semestrale in Parlamento sull'andamento del processo di liberalizzazione negli aeroporti civili.

Gli Stati nazionali, nella logica dell'austerità e della supremazia del privato sul pubblico volute dalla UE, non possono né debbono intervenire a sostegno dei propri asset strategici, pena richiami e pesanti sanzioni.

Regole che valgono soprattutto per i cosiddetti paesi "maiali" (PIGS, acronimo coniato dai burocrati di Bruxelles per indicare Portogallo, Italia, Grecia, Spagna). Altra storia per i paesi del centro Europa, in primis la Germania, che aggirano costantemente le regole da essi stessi imposte, per privilegiare le proprie economie interne a scapito delle altre.

Un esempio calzante di questa gerarchia continentale: le politiche di concentrazione dei servizi aeroportuali a terra in pochi grandi gruppi hanno impedito nei paesi del Nord Europa, a differenza di quanto sta succedendo nel nostro paese, una frammentazione del settore handling molto pericolosa per le maestranze. Così, mentre si salvano i propri aeroporti, si pretende dai paesi del sud Europa una liberalizzazione funzionale alle razzie delle grandi multinazionali estere.

In questa logica è scontato che la vita di decine di migliaia di piloti, hostess, steward, personale a terra, logistica, indotto, siano considerati "accessori" al fine ultimo: il massimo profitto per un pugno di miliardari che si stanno arricchendo sempre più, mentre le maggioranze sono gettate in una condizione di progressiva indigenza economica e sociale.

Mentre concepivamo questo forum di confronto ci siamo chiesti il perché nessuna forza politica, nel contesto delle polemiche e delle diatribe in corso sulla questione degli scali toscani, abbia mai parlato di questo "deus ex machina" che sovradetermina tutto. La risposta è semplice: tutte le forze politiche danno per scontato il "terreno di gioco" entro il quale dibattere ed accapigliarsi.
Potere al Popolo! contesta alla radice questa logica, indicando invece nelle imposizioni della UE una concausa fondamentale della attuale crisi degli scali aeroportuali nazionali e toscani.
Una constatazione che certo non sminuisce le responsabilità ed il ruolo nefasto dei vassalli locali, contro i quali occorre agire in tutte le forme possibili, dalla denuncia sino al conflitto, indicando concrete alternative, che diano una nuova speranza ai lavoratori aeroportuali, a tutto il sistema economico che ruota intorno ai nostri scali, nel rigoroso rispetto delle norme ambientali.

Ma, come in ogni battaglia, occorre riconoscere i nemici principali, pena la sconfitta strategica.

Il forum che proponiamo vuole essere un contributo di approfondimento sulla vicenda aeroportuale toscana da questo angolo visuale, ma ha anche l'obiettivo di implementare un percorso di mobilitazioni e lotte che individuino con precisione le responsabilità politiche ed economiche di una crisi che va ben oltre l'emergenza pandemica, affrontata pessimamente dal governo in carica e dalle Regioni, trasformate grazie alla sciagurata riforma del titolo V della Costituzione in entità autonome dal potere centrale dello Stato, con le conseguenze devastanti che stiamo osservando sul terreno sanitario, attraverso una gestione criminale della pandemia.

Al centro di queste mobilitazioni proporremo il tema della ripubblicizzazione di tutto il sistema aeroportuale e di una sua armonizzazione con i territori che lo ospitano, in termini economici, sociali ed ambientali. Un percorso che non potrà che essere fuori e contro le direttive europee ed un sistema normativo / legislativo costruiti ad arte per rendere operativi meccanismi economici che stanno portando alla rovina l'economia nazionale.

Proposte utopiche ed irrealizzabili? La realtà ci dice di no. L'incapacità manifesta di affrontare la pandemia e le sue conseguenze economiche ripropone nell'agenda politica la questione della centralità dello Stato e della sua capacità di pianificazione come soluzione alle emergenze presenti e future.

Grandi cambiamenti sono ineludibili. Il vigente modo di produzione capitalistico non funziona più, portando il mondo alla rovina. La pandemia sta minando l'economia di tanti paesi, ma non di tutti. La Cina, Cuba, il Vietnam ed altri paesi che si basano su meccanismi economici e logiche sociali diverse da quelle occidentali stanno dimostrando che è possibile mettere sotto controllo il virus, salvare vite umane e rilanciare l'economia. Non proponiamo certo di "mutuare" altri modelli, ma di attingere da esperienze concrete che, qui ed ora, indicano possibili soluzioni al dramma che l'umanità sta vivendo, verso quello che noi definiamo il Socialismo del Secolo XXI.

Un lungo cammino inizia sempre con un primo passo.

Con questa iniziativa lo vogliamo muovere a favore del salvataggio dei lavoratori aeroportuali e di tutti quelli dell'indotto, attraverso la mano visibile dello Stato e delle sue articolazioni regionali e locali, che devono tornare ad essere il volano fondamentale dell'economia nei suoi gangli vitali, di cui il sistema del trasporto aereo fa parte.

Potere al Popolo! Pisa

Il video del forum è disponibile al link

https://www.facebook.com/1693135774155360/videos/344961363478247

Reperibile scansionando il QR code

Paola Marchi

RSA USB presso l'aeroporto G. Galilei di Pisa

Ho accolto volentieri questo invito a partecipare anche per come è stata impostata la discussione, anche nel documento. Riguardo a come siamo arrivati a questo stato di prostrazione degli aeroporti e dalla necessità di uscire da questo specchietto per le allodole del campanilismo tra i due scali di Pisa e Firenze, perché è una storia sbagliata e non corrisponde allo stato delle cose. Per fare un pochino di storia, spero di non dilungarmi troppo perché si parla di 25 anni, appunto dalla direttiva europea che prevedeva la liberalizzazione dei servizi a terra, magari anche su alcuni concetti che non sarebbero sbagliati, ma che sono stati messi in pratica molto molto male. Da qui, il decreto che ha recepito questa direttiva europea è arrivato nel 1999 e c'è stata una progressiva liberalizzazione dei servizi a terra, che è stata poi monitorata a partire dal 2009, con l'art. 50 della legge n. 99, che stabilisce che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ogni 6 mesi, presenti alla Camera una relazione sul grado di liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili e con alcuni particolari riferimenti. Questo vuol dire che sono diversi anni, 11 anni, che la situazione negli aeroporti è monitorata a diversi livelli. Vado a prendere una di queste relazioni parlamentari, addirittura nel 2013. Dice quello che aveva introdotto anche Mauro Solida nell'introduzione, rispetto al fatto che comunque negli altri paesi europei non sia stata applicata, non abbia avuto lo stesso risultato che ha avuto in Italia perché c'è stata comunque una maggior capacità di tutela di quello che è anche un bene pubblico. Dopo di ché nel secondo semestre 2015 a fronte di un comparto che vede continua e costante la crescita, si vede che lo stato di salute economico e finanziario delle aziende di handling è caratterizzato da forte indebitamento a breve, difficoltà nel generare utili e progressiva erosione del capitale sociale.

Cosa vuol dire questo? Che mentre le gestioni aeroportuali, che sono state anche via via privatizzate e trasformate quasi tutte in società per azioni, con

i risultati che abbiamo visto anche sul nostro territorio, che c'è stata una rottura con il comune di Pisa tra Toscana Aeroporti gestore aeroportuale, proprio in virtù di essere di fatto una società per azioni. E quindi insomma a fronte di una storia che è monitorata a tutti i livelli e che ci racconta che a rimetterci sono solo i lavoratori degli handling che forniscono principalmente servizi e quindi il costo del lavoro è l'unico che può essere colpito, vediamo che lo strapotere dei gestori falsa la catena del valore. Alla fine ci si ritrova con un sacco di precarietà a fronte di poche persone che lucrano su quello che praticamente sarebbe di tutti, continua ad essere di tutti.

Filippo Rinaldi

Rsa USB Aeroporto A. Vespucci (FI)

Sono un operaio, un operaio dell'aeroporto di Firenze Peretola. Ad aprile farò 26 anni di anzianità di lavoro sul piazzale come addetto alla guida di tutti i mezzi. Ho ormai una certa anzianità ed ho visto un bello spaccato dello sviluppo e della storia di questo aeroporto. Sono delegato sindacale dell'USB, che è nata nel maggio 2010, e dal luglio 2011 si è costituita questa RSA e da allora abbiamo incessantemente portato avanti la nostra attività.

Ripercorro velocemente le tappe che in parte sono già state illustrate sul discorso della privatizzazione. Nel 1995, cioè da quando sono entrato a lavorare, l'aeroporto di Firenze era un aeroporto con soci pubblici a vario titolo, e lo è stato per i primi sei anni della mia carriera lavorativa. Poi nel 2001 fu deciso di quotare in borsa questo aeroporto che quindi divenne una partecipata pubblica. All'epoca per noi tutti lavoratori questo fatto non destò una grande apprensione perché chiaramente eravamo abbastanza ignari, ma c'era un disegno dietro. Perché Il disegno si concretizzò nel 2004 con la vendita delle azioni al primo privato che ha avuto ingresso all'aeroporto di Firenze, che è stato Benetton.

Gli fu venduto il 33,4 % delle azioni e c'era un perché per questa percentuale così precisa: determinava la possibilità da parte del socio che deteneva più di un terzo delle azioni sul mercato la nomina dell'amministratore delegato. E li si cominciò a vedere concretamente la differenza fra il pubblico e il privato, perché mentre nei primi anni della mia carriera lavorativa tutto quello che veniva introitato veniva poi rispeso per il personale, per le strutture, dopo, quando ci sono gli azionisti, buona parte dei guadagni vanno a loro. E quindi si cominciò a vedere e a toccare con mano, noi nel nostro piccolo, ma stava riguardando tutto il sistema aeroportuale italiano, la privatizzazione del sistema.

In questi anni l'aeroporto di Firenze si è sviluppato: c'è stato un allungamento della pista e le strutture hanno subito degli ammodernamenti, perché progressivamente negli anni i passeggeri aumentavano sempre di più. Infatti ricordo che nel 1995 quando entrai c'erano circa, se non vado errato, 400.000 passeggeri l'anno e ora siamo arrivati, alla fine del 2019 nel momento di massima espansione, mi sembra sui 2 milioni e 7, 2 milioni e 8 di passeggeri. Quindi si vede un aumento esponenziale negli anni. Poi Benetton decise di cedere le azioni e siamo stati un annetto circa in mano al fondo F2I di Gamberale di cui non voglio neanche parlare, perché non voglio nemmeno ricordare quell'anno così buio. Per arrivare e approdare all'avvento dell'argentino Eurnekian e di tutto ciò che è successo negli ultimi anni con la creazione del polo aeroportuale toscano, con la società che gestisce due scali ovvero con la - diciamo così - fusione societaria dei due scali con questo progetto di sviluppo che prevede, o meglio che prevedrebbe, per l'aeroporto di Firenze la realizzazione di questa pista parallela convergente con l'autostrada e anche delle opere importanti di intervento sull'aeroporto di Pisa.

Ora purtroppo quello che è successo è sotto gli occhi di tutti e con il manifestarsi di questa pandemia tutto il settore del turismo e complessivamente anche del trasporto aereo ha subito un grosso stop e un grosso fermo, e quindi di conseguenza anche di tutta questa progettualità. Allora io ho una convinzione abbastanza radicata e cioè che in certi settori, e quello dei trasporti è uno di questi e anche quello del trasporto aereo, questa direzione che si è presa negli anni di privatizzazione selvaggia sotto il diktat dell'Unione Europea sia una direzione completamente sbagliata. Sono tanti anni che mi interesso e che partecipo a dibattiti anche con i cittadini e con le forze politiche. Ho seguito tantissimo il discorso dello sviluppo dell'aeroporto di Firenze e mi pare che questo sviluppo così importante e così forte ha impattato progressivamente sempre di più su interi quartieri di Firenze che sono Brozzi, Peretola, Quaracchi: si parla di qualcosa come 15, 20 mila persone. A dirlo non rende tanto bene l'idea: bisogna andarci in questi quartieri, bisogna starci. Io ho avuto anche recentemente la possibilità di andarci avendo frequentato un corso in quelle zone per il rinnovo della patente CQC. Ho veramente visto come impattano l'aeromobili in atterraggio e

in decollo su questi quartieri. Quindi qui si pone veramente forte il tema dell'impatto ambientale e dello sviluppo sostenibile, ovvero come cercare di fare andare d'accordo lo sviluppo di un settore che indubbiamente porta tanti posti di lavoro, anche se si potrebbe aprire una parentesi e parlare del fatto che bisogna vedere come sono questi posti di lavoro, sempre per lo stesso motivo. A causa della privatizzazione del sistema la qualità di questi posti di lavoro è andata via via peggiorando e sono venuti a mancare salario, diritti dei lavoratori e contrattualizzazioni sempre peggiori. Ma questo è successo un po' in tutto il mondo del lavoro ed in particolare però anche nel mondo del trasporto aereo, che era sempre stato considerato un settore ricco dove girano soldi. Quindi questo discorso della privatizzazione del sistema ha impattato anche su questo.

Ora la domanda è questa: come si fa a prevedere uno sviluppo sempre più incessante che impatta su una quantità di cittadini, di abitanti, di popolazione così importante tenendo fuori il soggetto pubblico che è quello che dovrebbe essere demandato alla salute e al benessere dei cittadini? Come si fa? Perché tornando un passo indietro, quando si realizzò la privatizzazione e la giunta Dominici decise di cedere il pacchetto azionario, l'aeroporto di Firenze era sempre stata una società che aveva creato tanti utili quando era in mano al pubblico. Ed anche dopo in mano al privato. C'era una scuola di pensiero che diceva che le cose che il pubblico non riesce a gestire bisogna privatizzarle perché il privato è più bravo: il privato riesce dove non riesce il pubblico. Però qui si privatizzò una cosa che rendeva tanti soldi e allora non esiste più una logica: esiste solo la logica della privatizzazione e basta. Che una società vada bene, crei utili o che non li crei, basta privatizzarla per interessi vari . Ora anche molti cittadini di questi ambienti, di queste zone, di queste aree così fortemente martoriate vedono nella pista parallela convergente un eventuale ritorno alla loro vita normale, che è così messa male con questo trend di sviluppo, con questo impatto così forte sulla vita dei cittadini.

E chiaramente però ripercorrendo un po' la storia anche tecnica, ci fu una prima progettazione, un primo masterplan che prevedeva una pista di 2.000 metri. Poi chiaramente sempre per le stesse logiche, con il privato che

cerca sempre di massimizzare i profitti, fu introdotta la possibilità di farla di 2.400 metri. Quindi sicuramente anche qui si pone il tema: si riorienta una pista, si stabilisce una lunghezza ma non si stabilisce mai...

Perché quello che è successo nella famosa piana è che parallelamente allo sviluppo dell'aeroporto si sono sviluppate urbanisticamente anche altre situazioni intorno all'aeroporto che hanno contribuito a incastonarlo nel tessuto urbano. E quindi o che la nuova pista si lasci così o che la si faccia parallela convergente c'è sempre un forte impatto ambientale, a meno che non si stabilisca che bisognerebbe poter dire che l'aeroporto più di tanto non si deve sviluppare cioè che deve avere un certo volume di traffico. Anche per tutelare l'altro aeroporto perché se si parla di un sistema aeroportuale toscano, che doveva essere il fine di questa fusione, è chiaro che bisogna cercare di rispettare anche commercialmente ed economicamente anche quest'altra realtà importante della Toscana che è l'aeroporto di Pisa.

Capisco benissimo i colleghi, compagni pisani che hanno giustamente delle paure nei confronti dello sviluppo dell'aeroporto di Firenze, perché poi sono logiche di mercato e si pensa di poterle governare ma non è sempre così. Ma voi vedete che in tutte queste cose che ho detto, in tutte queste logiche che si sono intrecciate prevale sempre l'assenza della politica dell'ente pubblico, cioè di un ente regolatore di tutti questi meccanismi, perché se viene meno lui e si lascia in mano al privato, questo può esser bravo quanto si vuole ma risponderà sempre a logiche di interesse e di profitto. Non può essere diversamente in una società dove c'è un amministratore delegato e dove ci sono degli azionisti, tutto questo meccanismo ha le sue logiche ben conosciute. Quindi penso che questa crisi così dirompente potrebbe, metto un grosso condizionale, e dovrebbe più che altro dare il "la" a ripensare certi meccanismi. Perché certe situazioni vengono messe ancora più a nudo dalla crisi, in cui purtroppo versano ormai tanti lavoratori, che si toccano con mano.

Noi abbiamo tanti colleghi che ora, me compreso e compresa Paola, vivono in una situazione di incertezza e anche di mancanza di prospettiva. Ci sentiremmo molto più tutelati se non si fosse in mano a un privato che rispon-

de come sempre a logiche di profitto, ma se si fosse in mano a dei soggetti pubblici che hanno come fine quello di tutelare i cittadini e i lavoratori di questo sistema aeroportuale.

AEROPORTO
di
PISA
USB

USB

Maurizio Rovini

Tavolo Ambiente di Potere al Popolo!

Crisi climatica e trasporto aereo: il caso toscano

Airlander 10 è un dirigibile, alimentato ad elio, un gas più leggero dell'aria, con un triplo rivestimento in kevlar e che può trasportare una ventina di passeggeri in un volo sul polo nord, partendo dalla Norvegia. Il costo del biglietto è 90.000 euro, compreso otto chef e cabine di lusso. Durata del viaggio 36 ore. La Cargo Lifter è una azienda dell'ex Unione sovietica ha costruito un dirigibile per trasportare 160 tonnellate di merci. Google ha progettato un dirigibile per trasportare 500 tonnellate di merci.

Questi pochi esempi dimostrano che un trasporto aereo ecologico e sostenibile è tecnologicamente possibile, ma non è ancora socialmente sostenibile. Il trasporto aereo del futuro non sarà simile a quello che abbiamo conosciuto, non sarà qualcosa che noi possiamo associare al trasporto aereo come lo abbiamo conosciuto fino ad oggi, forse non vedremo i cieli riempirsi di palloni, ma sarà qualcosa di diverso sicuramente.

Sono stato invitato da Potere al Popolo di Pisa a parlare di trasporto aereo e sono contento di farlo per alcuni motivi. Il primo è che sono cresciuto a Pisa in San Marco, con le notti riempite dal rullaggio degli aerei, dallo sferragliare delle macchine di manovra dello scalo ferroviario e dall'odore intenso della discarica di Ospedaletto. Il secondo è affettivo: sono un ferroviere, non prendo mai l'aereo, preferisco il treno per viaggiare, ma l'aereo e in particolare l'aereoporto di Pisa da bambino e da ragazzo era la meta delle gite domenicali in bicicletta, fino alla fine del ponte delle Rene, per vedere il decollo e l'atterraggio. Il terzo motivo è che non abito più a Pisa da tanto

tempo, ma mi ha strappato il cuore sentire che il Comune di Pisa non era più proprietario dello scalo. Questa è una ferita alla città, una ferita che rimane tuttora piuttosto inspiegabile. Venne fatta con freddezza, senza un dibattito pubblico, con una leggerezza inqualificabili da parte di un sindaco, che era mio coetaneo e compagno di partito nella FGCI nel 1976. Un gesto tipico da testa vuota, non che lo fosse, ma quel gesto lo fu.

Il problema per me dello scalo di Pisa non è mai stato collegato con quello di Firenze, anche se tutto lascia supporre che alcune mosse di questa dirigenza mirino in tutte le maniere a rovesciare i pesi e a mettere gli uni contro gli altri. La storia dei due aeroporti è completamente diversa. Quello che sta facendo la misera politica che vediamo tutti i giorni è questo: confondere le acque. Di Marco Carrai , l'amico del cerchio magico di Renzi, presidente della società di gestione degli aeroporti toscani, ho già scritto ampiamente in altri interventi, e degli altri comprimari penso ci sia da dire poco. Bisogna rompere con questi teatrini, bisogna tutti prendere coscienza di quali siano i veri problemi sia del traffico aereo, sia degli scali aeroportuali e del futuro che ci aspetta. La presa di coscienza è un processo, lungo o breve non ha importanza, ma che ha come obiettivo la presa in carico di tutti i problemi, metterli in fila e trovare delle soluzioni attraverso uno strumento come la pianificazione, che se trasparente e partecipata da tutti i soggetti diventi una **pianificazione collettiva**.

Come salvare i posti di lavoro? Che fine farà Peretola? Come possiamo tenere insieme i lavoratori senza farli scontrare gli uni contro gli altri? Come possiamo trovare soluzioni condivise? Come mediare le esigenze dello scalo di Pisa con quello di Firenze? Questi sono i problemi più importanti e le soluzioni ci sono già, dentro ognuno di noi, ed è mio compito farle emergere attraverso un ragionamento che parta dalle grandi questioni e arrivi fino a noi.

La crisi ecologica è adesso. La stiamo vivendo in questo momento. Il fatto stesso che ne stiamo parlando attraverso mezzi telematici (questo convegno era on line) è una conseguenza diretta della crisi ambientale. L'aumento della temperatura globale è un fatto e che questo innalzamento sia dovuto

alle attività umane è altrettatto una verità scientifica. La temperatura si sta alzando perche il calore del sole viene imprigionato nell'atmosfera e non riesce a disperdersi perché l'atmosfera è ricca di anidride carbonica, monossido di azoto, metano, clorofuorocarbonati, solfuri e altri gas frutto delle attività umane. Questi gas in misura diversa trattengono il calore solare e fanno aumentare la temperatura complessiva dell'atmosfera terrestre. La temperatura media dell'atmosfera è aumentata negli ultimi 200 anni di 1,1 °. Già questo fatto sta facendo sciogliere i ghiacciai della Groenlandia, il permafrost in Siberia, provoca incendi in Australia, Russia, Congo e America settentrionale. La situazione sta andando fuori controllo: l'aumento della temperatura sta innescando processi irreversibili e auto alimentanti per cui la preoccupazione è grande.

L'aumento della temperatura provoca anche migrazioni di uomini e animali verso nord e uno di questi spostamenti di cani volanti (pipistrelli del sud della Cina) associati ai disboscamenti, e in presenza di grandi allevamenti di animali, ha permesso lo spillover, il salto di specie di un virus ancestrale: il Sars Covid-19. Non è stato il primo e non sarà l'ultimo. Prima abbiamo avuto la Sars, l'Ebola, il Dengue, la peste suina, l'aviaria e una decina di altre malattie portate dai cambiamenti climatici e dagli spostamenti degli animali da habitat naturali e selvatici all'uomo. Quindi siamo pienamente dentro la crisi ecologica. La pandemia è una conseguenza del cambiamento climatico in corso. E una parte della responsabilità della diffusione del virus Sars Covid-19 è anche il traffico aereo, un elemento costuitutivo della modernità, dei processi di globalizzazione delle merci e degli spostamenti degli esseri umani. Prima del Covid, nel 2019, si sono spostate in un anno 4,5 miliardi di passeggeri e lo scorso anno avevano volato 1,8 miliardi di passeggeri (dati IATA) in piena pandemia. Numeri impressionanti. Il traffico aereo rappresentava il 4% del PIL mondiale con un contributo di 3500 miliardi di dollari.

La globalizzazione e lo sviluppo dei trasporti, l'industria, l'agricoltura intensiva ha raggiunto i suoi limiti, raggiunti e superati proprio dalle emissioni di quei combustibili fossili necessari alla sua espansione. La causa principale della crisi ecologica sono gli idrocarburi, la CO2 emessa insieme

ad altri gas per l'uso di petrolio e carbone. E adesso l'umanità si trova di fronte ad un grande problema: come impedire che la situazione si aggravi sempre di più innescando processi ecosistemici irreversibili e come produrre una inversione di tendenza sulle emissioni di carbonio e degli altri gas climalteranti. Le soluzioni, non vincolanti, proposte a livello internazionale attraverso degli accordi (Kyoto, Parigi), sono di due specie. La prima è la **mitigazione degli effetti**, ovvero rendere il sistema economico, sociale e sanitario pronto ad assorbire le sfide dei cambiamenti climatici attraverso politiche sanitarie, dei trasporti, abitazione e riforestazione etc la cosiddetta resilienza dei sistemi. L'altra è la drastica **riduzione delle emissioni** di gas serra, in particolare la CO2, con politiche di decarbonizzazione accelerata, con un cambiamento della produzione, stoccaggio e distribuzione dell'energia attraverso fonti rinnovabili, disponibili sulla terra in quantità paragonabili a quelle prodotte dai prodotti petroliferi, ovvero una transizione energetica verso lo sviluppo sostenibile.

Come potete immaginare la transizione ecologica somiglia molto ad una rivoluzione industriale (sarebbe la quarta, e viene associata alla rivoluzione digitale di internet delle cose e Intelligenza Artificiale), un processo che vede impegnate apparentemente tutte le nazioni della Terra attraverso accordi di cooperazione chiamati COP21 e altri nomi simili. Non sembra però che il processo di decarbonizzazione sia stato preso molto seriamente sia dal nostro paese, che da altri paesi industrializzati. Gli unici che hanno già raggiunto gli obiettivi concordati negli accordi sono le piccole isole del Pacifico, che rischiano di scomparire con l'innalzamento dei mari.

Anche se le politiche dei singoli stati non stanno seguendo una traiettoria decisa verso la decarbonizzazione le linee di tendenza sono già delineate dalla realtà. Il trasporto aereo, come lo abbiamo conosciuto, dovrà cambiare. Come? Ci sono due tendenze che si affrontano sulle soluzioni. I decrescisti, felici o meno, che pensano che il traffico aereo debba essere completamente azzerato e gli sviluppisti felici (come i Verdi o Chicco Testa) che pensano che la tecnologia, come è già successo in passato, troverà delle soluzioni, ci farà fare un salto che ci salverà tutti. Noi siamo per una terza opzione. Noi (intendo coloro che fanno riferimento alla corrente dell'ecologia sociale e

dell'ecosocialismo presente in Potere al Popolo e nel dibattito europeo sulla transizione ecologica) pensiamo che le due soluzioni precedenti si basino su una valutazione esclusivamente quantitativa dei problemi e che quindi trovino soluzioni che prescindono dagli uomini e le donne di questo pianeta, ma ragionano come se il sistema industriale ed economico rimanga, dopo la trasformazione del sistema produttivo dal carbone alle rinnovabili, pressoche inalterato. Noi pensiamo che nessuna transizione ecologica, ma neanche nessuna trasformazione radicale dei sistemi metabolici ovvero di produzione di energia e di trasporto in passato siano stati indenni da trasformazioni sociali di altrettanto spessore. **Noi pensiamo che la transizione ecologica potrà passare solo attraverso una trasformazione sociale, attraverso la democrazia e la presa di coscienza di ognuno di noi.** I tagli alle emissioni ancorché drastici, come pure nelle estrapolazioni di una tecnologia fantascientifica che riempie i giornali di scoperte, non produrrà risultati duraturi ed equi per tutti. **La transizione sarà ecologica e sociale insieme o non sarà**. Su questo siamo aiutati anche dagli studi sulle rivoluzioni industriali del passato che indicano proprio in una diffusa e capillare distribuzione dell'innovazione, in una caotica ricerca di nuove idee e realizzazioni, la strada per un passaggio di era. Non ci sono soluzioni calate dall'alto o piani europei in grado di trovare soluzioni valide e durature per tutti, ma è la creatività, l'autogestione, la condivisione e la solidarietà che sono la base vera dei cambiamenti.

Il trasporto aereo era responsabile di una emissione di circa 1 Miliardo di tonnellate di CO2, più monossido di azoto e ossido di azoto, gas serra, circa il 5% dell'apporto di emissioni sul riscaldamento globale. Metà di queste emissioni però sono riconducibili solo all'1% della popolazione mondiale, una ristretta elites di super emettiori che percorrono in aereo centinaia, migliaia, centinaia di migliaia di chilometri l'anno. Quindi ci sono differenze sostanziali tra un cittadino americano che viaggia il doppio di un europeo e un africano che viaggia 50 volte meno. E il trasporto aereo non ha mai pagato per il bene pubblico che ha inquinato, quelle "esternalità" che il sistema industriale non vuole accollarsi e demanda agli stati. **Stati che pagano per tenere in piedi comunque il trasporto aereo anche se è ormai in perdita da 12 anni.** Gli stati sovvenzionano il trasporto aereo che produce

i danni per cui gli stati debbono di nuovo pagare per mantenerne la sopravvivenza quando con i cambiamenti climatici sono costretti a rimanere a terra: un assurdo, nonostante che nessuno abbia mai pagato per i danni ambientali. Gli aiuti pubblici al trasporto aereo sono stati di 197 Miliardi di dollari negli ultimi nove anni e altri 100 miliardi di sovvenzioni al settore solo nella prima fase del Covid. Se venisse istituita una carbon tax, per ripagare in parte i danni ambientali creati, sarebbero colpite principalmente le compagnie low cost, come Ryanair, che sparirebbero. "Se il 40% dei posti venisse tagliato - sostiene Stefan Gosslin docente di Human Ecology alla università di Lund e maggior esperto di turismo, trasporti e sostenibilità – la domanda tornerebbe ad essere maggiore dell'offerta, le compagnie tornerebbero a guadagnare, i costi potrebbero salire e potrebbero ripagare anche i danni ambientali. Il sistema tornerebbe ad essere sostenibile".
Queste misure, e altre miranti a reinternalizzare tutti i costi, lasciano che **le risorse pubbliche vadano invece alla formazione, alla riqualificazione e alla ricollocazione degli addetti che verrebbero necessariamente espulsi dal nuovo ciclo produttivo**, darebbe respiro anche alla ricerca tecnologica, dandole il tempo per trovare nuove soluzioni e decarbonizzando l'intero settore entro il 2050 .

Invece assistiamo a dichiarazioni come quelle di Felipe Luis De Oliveira direttore generale dell'Airports Council International "la messa in sicurezza di questo settore sarà un fattore chiave per la guarigione dell'economia globale" . Intanto l'economia globale sta sopravvivendo bene senza il trasporto aereo. Le merci si trasportano lo stesso via nave e la digitalizzazione diffusa permette di mantenere comunicazione e diffusione delle conoscenze a grandi distanze. Il discorso del direttore dell'ACI è il pensiero dei grandi aeroporti. Il suo discorso intendeva che gli stati debbano trasferire ingenti somme per mantenere lo status quo e finire in tasca ai privati proprietari di aeroporti, linee aere etc, senza cambiare di una virgola gli assetti che hanno generato il problema.

Il trasporto aereo secondo noi va quindi ridimensionato attraverso una pianificazione pubblica, partecipata dai lavoratori stessi. Devono essere loro, lo sanno meglio di altri, dove tagliare, dove sono gli sprechi, dove

rendere il trasporto competitivo e sostenibile socialmente ed ecologicamente. E il ridimensionamento riguarda anche le tratte: a parità di trasporto di persone nelle distanze inferiori a 1500 Km il treno sarebbe il mezzo ecologicamente più sostenibile. Il problema però è sempre lo stesso : chi decide?

La transizione ecologica va governata dal basso e uno degli strumenti è la **pianificazione collettiva**. La parola pianificazione ricorda periodi della storia passata come i piani quinquennali dello stato sovietico. In realtà quella non era esattamente la pianificazione collettiva. C'era un piano, ma era deciso essenzialmente dall'alto, senza ascoltare minimamente le esigenze o le peculiarità locali, ma anche le sue potenzialità. L'economia pianificata aveva enormi lacune dovute sostanzialmente a un movimento dall'alto verso il basso. La pianificazione collettiva invece è qualcosa che i toscani conoscono bene poiché c'è un esempio che può essere verificato positivamente. Si tratta del **Piano di Indirizzo Territoriale**. Nel breve periodo nel quale l'assessora Marson, della prima giunta Rossi, guidò l'assessorato all'ambiente ci fu un salto in avanti di programmazione pubblica. Tutti i soggetti di un territorio, ma anche tutte le conoscenze sociologiche, storiche, culturali, geologiche, imprenditoriali e sociali, istituzioni, singoli cittadini e associazioni, parteciparono alla stesura del Piano di Indirizzo Territoriale. Fu un grande passo in avanti nella gestione del territorio e nonostante i tentativi successivi di annullarne alcuni effetti per favorire la rapina del territorio, il PIT finora ha retto abbastanza l'assalto. **Il Piano di indirizzo territoriale è un esempio di pianificazione collettiva e potrebbe benissimo fare da esempio per una pianificazione industriale come il settore dei trasporti aerei integrando il trasporto aereo con gli altri sistemi di trasporto**.

(Il Italia non si fa pianificazione industriale almeno dagli anni settanta. Il famoso Boom economico è un esempio lampante di pianificazione industriale. Grandi impianti al sud siderurgici e chimici di base per produrre materie prime per le piccole e medie imprese del nord. Anche il sistema dei trasporti venne integrato, sia portuali che ferroviari e il CIPE, lo Svimez, il Banco di Napoli e la Cassa del mezzogiorno furono gli elementi dove si produceva la programmazione economica. Poi tutto finì con la crisi petro-

lifera del 1973)

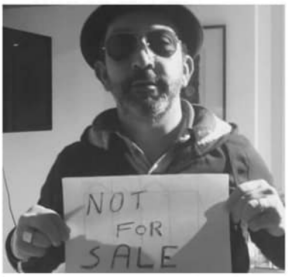
In una ottica integrata, con un piano pubblico di indirizzo sul trasporto aereo toscano, che ridimensioni entrambi gli scali e le tratte, è ovvio che può essere fatto solo in una ottica di n**on spreco di soldi pubblici**, con lavoratori che si riappropriano delle funzioni programmatorie nell'economia regionale, in un quadro di ri-regionalizzazione del sistema.
Il sistema aereoportuale deve ridiventare pubblico. Una volta ridiventati dipendenti pubblici i lavoratori aeroportuali in eccedenza potranno essere facilmente inseriti in altri settori, dai trasporti ferroviari alla Pubblica Amministrazione.

Il trasporto aereo esisterà ancora, ma sarà molto diverso da quello che abbiamo conosciuto. A noi interessa che come lavoratori e cittadini toscani si riesca a salvaguardare sia i posti di lavoro che l'ambiente , evitando il conflitto tra ambiente e il lavoro e il ricatto che spesso sottende alla logica padronale.

La crisi climatica e la crisi sanitaria che la accompagna ha aperto degli scenari insospettabili proprio sul lato della coscienza collettiva e riaperto nuove prospettive che il neoliberismo economico aveva invece definitivamente chiuso con la stagione delle privatizzazioni. Sappiamo che la riduzione del trasporto aereo sarà inevitabile, anche a livello mondiale, proprio per gli interessi capitalistici in gioco, che cozzano con una realtà che va in tutt'altra direzione. Finora il trasporto aereo è sopravvissuto senza pagare il conto, anzi chiedendo una enormità di sovvenzioni pubbliche a discapito di uno sviluppo più equilibrato, sociale e ambientale. E' venuto il momento di cogliere questa fase di blocco per parlare di futuro, impostando subito delle misure di freno della corsa pazza al profitto di questi anni. Chiediamo subito la **reinternalizzazione dei lavoratori in un sistema aeroportuale pubblico** in modo da favorire una loro uscita morbida dal settore. **Ridimensionamento del trasporto aereo attraverso una conferenza regionale che sia propedeutica ad un Piano strutturale del trasporto aereo regionale integrato** con gli altri sistemi di trasporto pubblico.

La transizione va governata e questo significa che tutti i soggetti interessati vanno coinvolti, in primis i lavoratori, poi i cittadini tutti, gli operatori economici, ma anche le istituzioni e le associazioni, i comitati e gli esperti del settore, inizialmente in una grande conferenza pubblica, aperta, trasparente, nei quali uno valga uno e tutti abbiano diritto di parola. Uno spazio pubblico nel quale si possa quantificare e qualificare i bisogni di ognuno, che miri alla programmazione della spesa pubblica giusta e orientata verso i soggetti più deboli attraverso ammortizzatori sociali, riqualificazione, reinternalizzazione dei lavoratori, ma anche decise trasformazioni del settore perché c'e poco tempo, il conto alla rovescia è già iniziato ed è nell'interesse di tutti riprendere in mano i nostri destini.

NOT FOR
SALE


NOT
FOR
SALE

otforsale

NOT FOR SALE
GENOVA
USB
CON VOI

NOT
FOR
SALE

#notforsale
PIC•COLLAGE

Franco Russo
Forum Diritti Lavoro

Gruppi di interesse e di potere, lobbysti e politici in cerca di facile consenso sobillano le popolazioni locali con progetti quali nuove piste e nuove infrastrutture aeroportuali per esempio a Firenze e a Pisa, senza tenere conto degli impatti ambientali, sociali e produttivi, e senza neppure prendere in considerazione le scelte strategiche dell'UE, che determinano le politiche nazionali dei trasporti.
In seguito alla pandemia il trasporto aereo ha subito un vero tracollo e i conti delle compagnie aeree sono colati a picco, con la conseguenza che la strategia dei trasporti dell'UE ha subito modificazioni rilevanti, che tuttavia si inscrivono nel quadro generale del green deal, della transizione energetica, della digitalizzazione. La pandemia ha accentuato quale opzione centrale dell'UE il trasporto su rotaia, per questo trovo convincente l'analisi fornita da Il Sole 24 Ore del 23 febbraio 2021. Si sostiene che, e ripeto l'analisi è a mio avviso corretta, l'UE ha scelto per decarbonizzare il trasporto di puntare sulle ferrovie, perché dimostratesi durante la pandemia più 'resilienti' rispetto alle altre modalità di trasporto e in considerazione del fatto che del 21% di emissioni globali dei gas serra attribuibile ai trasporti, navi e aerei ne sono responsabili per 11%, per il 75% i veicoli a terra, il 2% è riconducibile a petrolio e gas trasportati via tubo, e solo l'1% alle ferrovie. Non a caso il 2021 è stato scelto come 'anno delle ferrovie'. L'obiettivo dell'UE è di far giungere al 30 % la movimentazione delle merci tramite ferrovie, dall'attuale 18 %, e di incentivare i viaggi su rotaia delle persone entro i mille km, togliendo sussidi ai trasporti aerei a cui verrebbero fatti pagare i costi dell'inquinamento.

L'UBS Research dà in forte aumento i viaggi in treno nel prossimo decennio, domanda che verrà soddisfatta attraverso linee di alta velocità che comporteranno nuovi sbancamenti e devastazioni del territorio. Ho voluto ricordare tutto ciò perché non si può pensare alla pianificazione di nuove

piste o a nuove infrastrutture aeroportuali senza avere una visione generale dell'insieme dei vettori della mobilità, senza porre al centro l'intermodalità e la transizione energetica. Se su questi temi è impegnata l'UE, a maggior ragione dovremmo esserlo noi che ci proponiamo di offrire alternative al capitalismo. Questo è oggi alle prese con profondi processi di riorganizzazione produttiva che coinvolgono anche il trasporto aereo e la sua infrastrutturazione.
L'UE, anche in seguito alla pandemia, sta prendendo iniziative di ordine finanziario e istituzionale per accelerare il processo di riorganizzazione del capitalismo europeo.
L'impresa privata al centro dell'organizzazione produttiva e sociale: questa è la scelta che ancora una volta hanno fatto le classi dirigenti dell'UE. Tuttavia la loro linea di azione si discosta dal recente passato, perché non viene più demonizzato l'intervento pubblico, mentre viene ridisegnata la divisione internazionale del lavoro. Sembrano anni luce da quando, non più di un anno e mezzo fa, si esaltava l'ideologia liberista dell'austerità che ha caratterizzato il decennio della Grande Recessione, oggi infatti le istituzioni pubbliche, nazionali e sovranazionali, sono chiamate a sostenere con deficit di bilancio l'economia e a stringere alleanze tra il pubblico e il privato per realizzare una complessiva trasformazione del paradigma produttivo, individuabile nella transizione energetica, nel green new deal, e nella digitalizzazione.

Anche per l'UE la crisi pandemica costituisce una sfida, a cui sta rispondendo non ripiegando sui vecchi strumenti di contenimento e controllo dei bilanci del Patto di crescita e stabilità, sospeso nel marzo 2020, sostituiti da politiche di deficit pubblici. A sua volta la BCE, assumendo di fatto il ruolo di 'prestatore di ultima istanza', ha varato programmi di acquisto titoli di debito pubblico degli Stati membri, che tiene tra gli attivi del suo bilancio per rendere sostenibili i loro debiti, necessari per finanziare le imprese ed erogare sussidi per le riduzioni dell'orario di lavoro, contro la disoccupazione e la povertà dilagante. È la BCE, fondamentalmente, a finanziare il debito pubblico che nei paesi dell'Eurozona ha raggiunto il 102,3% del PIL, in particolare quello dell'Italia il 155,6%, della Germania il 71, 2%, della Francia il 117,8 (dati Banca d'Italia, al marzo 2021).

Quando le élite dirigenti del capitalismo vogliono, per un verso, descrivere le trasformazioni profonde del tessuto produttivo, per l'altro formulare per gli investitori e i manager le massime di guida delle loro azioni fanno ricorso a Joseph Schumpeter. Utilizzano principalmente due sue formulazioni, una delle quali esprime un vero e proprio paradosso, la 'distruzione creatrice', e l'altra una metafora, il banchiere quale 'eforo dell'economia di scambio', a significare la centralità del suo ruolo nello sviluppo del capitalismo. La prima è contenuta in Capitalismo Socialismo Democrazia e la seconda in Teoria dello sviluppo economico. Non a caso esse risuonano nel Rapporto del G30, Reviving and Restructuting the Corporate Sector Post-Covid. Designing Public Policy Interventions, pubblicato nel dicembre 2020 e redatto sotto la guida di M. Draghi e R. Rajan.

Si può assumere il Rapporto come il manifesto della nuova fase del capitalismo, in quanto, citando esplicitamente la 'distruzione creatrice', mette in evidenza l'improrogabile necessità di una riorganizzazione complessiva del capitalismo tramite una selezione tra le imprese suscettibili di sviluppo e quelle da lasciar fallire. Al punto 4.1, si sostiene esplicitamente che i 'policymakers potranno differenziarsi nel pesare se preservare lo status quo e i lavori esistenti, di contro consentire o incoraggiare il processo di 'distruzione creativa', in cui le imprese falliscono, permettendo a lavori e risorse di spostarsi da imprese senza successo a quelle che sono più adatte per la nuova economia'.

In questo processo di riorganizzazione il ruolo delle istituzioni pubbliche è indispensabile per accelerarlo e per contenerne gli effetti socialmente negativi. Gli obiettivi generali sono la trasformazione 'verde' dell'economia, la sua digitalizzazione insieme con la salvaguardia delle industrie strategiche, e per conseguirli Draghi aveva già mesi prima indicato sul Financial Times la soluzione nel 'buon uso' del debito pubblico: 'la questione chiave non è se ma come lo stato deve far buon uso del suo bilancio'.

Le proposte del Rapporto sono chiare: finanza pubblica in deficit per rendere sostenibili i rischi degli investimenti nei processi di innovazione, e politica monetaria espansiva delle banche centrali. Si esorta ad abbandonare

le misure di austerità finanziaria, anche se si consiglia di essere ben attenti nella selezione delle vecchie imprese da salvare e degli investimenti nei progetti innovativi per non compromettere gli equilibri finanziari di lungo periodo. Un altro punto di svolta è nel prospettare, per questa nuova fase, la cooperazione tra capitali pubblici e privati per 'investimenti pazienti', la cui redditività è da valutare nel medio-lungo periodo, non escludendo perfino le nazionalizzazioni.

Puntuali sono i riscontri nel settore del trasporto aereo. Non pensiamo che a soffrire sia solo l'Alitalia , per le scelte sciagurate della sua privatizzazione che l'hanno portata al collasso, oggi a subire perdite gigantesche, a causa della pandemia, è anche la prima compagnia europea, la Lufthansa che nel 2020 ha chiuso il bilancio con una perdita di 6,7 miliardi e il crollo del fatturato del 62,7 %, che ha richiesto iniezioni miliardarie di liquidità da parte dello Stato tedesco. Le compagnie aeree dovranno fare i conti non solo con gli effetti devastanti del blocco dei trasporti a causa della pandemia, ma dovranno ripensare il loro modello produttivo-organizzativo. La necessità di un 'cambio di passo' è testimoniato dalle scelte compiute in sede UE. Per rendersene conto basta avere sott'occhio due documenti della Commissione, il Libro bianco sui trasporti del 2011, che reca la sigla COM (2011) 144 definitivo, e la comunicazione Sustainable and Smart Mobility Strategy del 9 dicembre 2020, che reca la sigla COM (2020) 789 final.

Nel Libro bianco si esalta la funzione dei trasporti nell'integrare l'economia UE in quella mondiale, naturalmente già da tempo si era posto il problema della dipendenza energetica dato che, per esempio nel 2010, dei 210 miliardi di euro di importazioni petrolifere, il 96 % era addebitale ai trasporti che causavano il 40 % emissioni di gas serra dei settori non soggetti al sistema europeo di scambio delle emissioni (ETS), secondo un rapporto dell'ISPRA del 2010. In pari tempo, la Commissione premeva, nell'ambito delle politiche per il rafforzamento del mercato unico, perché si arrivasse al 'Cielo unico europeo', all'unificazione del mercato del trasporto aereo, con l'obiettivo di fare dell'UE un hub mondiale per rispondere a una sua crescita allora ritenuta addirittura esponenziale, e di rafforzare al contempo le catene logistiche intermodali. La Commissione riteneva poi centrale la

questione della riduzione della dipendenza dal petrolio, e al fine di contenere le emissioni di gas clima-alteranti proponeva di incrementare anche per il trasporto aereo la ricerca di combustibili non fossili.
Con la comunicazione del 2020 toni e contenuti della strategia della Commissione sono cambiati. Alla base c'è sempre la necessità di garantire il funzionamento della catena di rifornimento delle materie prime e dei semilavorati, in generale delle componenti necessarie per i prodotti finiti, però l'accento cade sulle esigenze della 'resilienza', della digitalizzazione e soprattutto della transizione energetica affinché anche il trasporto aereo diventi neutrale da un punto di vista climatico. Con un pacchetto di iniziative adottato nel lontano 2008, 'Rendere i trasporti più ecologici (Greening Transport)', la Commissione poneva ambiziosi obiettivi di riduzione dei gas serra, ma deve constatare che c'è stato un continuo aumento: al 2020 le emissioni sono aumentate del 50% rispetto al 1990, dunque il pacchetto varato nel 2008 non ha avuto l'effetto di interrompere le emissioni di gas serra.

Ora la Commissione vuole attivare una serie di strumenti per mettere in condizione il trasporto in generale, e quello aereo in particolare, di innovarsi profondamente e per questo sono state attivate l'Alleanza per la catena di valore dei combustibili, l'Alleanza per l'idrogeno europeo pulito, l'Alleanza europea per le batterie. Alleanza tra chi? Tra il pubblico e il privato, tra imprese e Stato. Finora l'intervento pubblico era stato dal neoliberismo demonizzato, ora il partenariato pubblico-privato diviene la via maestra per la riorganizzazione del settore del trasporto aereo, a partire dalla ricerca per l'utilizzazione di energia non più di origine fossile. L'obiettivo è la decarbonizzazione del trasporto aereo da raggiungere con incentivi e con una politica di tassazione del carbonio. Tutto ciò richiede una nuova infrastrutturazione, che riguarda innanzitutto gli aeroporti, che dovrebbero divenire nodi di un sistema intermodale di trasporto, prevedendosi per questo una spesa di 130 miliardi di euro l'anno da qui al 2030.
Ho richiamato all'inizio il ruolo primario delle ferrovie, e in questa Comunicazione UE del 2020 esso viene ribadito riservando ad un'aviazione 'pulita' gli spostamenti di lunga portata, si propone insomma una loro integrazione, che comporterà una riprogrammazione complessiva e unitaria

dei trasporti fino alla vendita di 'biglietti intermodali'.

Queste sono le intenzioni dell'UE, quante di esse diverranno realtà lo vedrà chi vivrà, posso solo dire che oggi occorre organizzare una risposta che metta in primo piano i bisogni di mobilità delle persone nel rispetto più assoluto per gli equilibri ambientali, e per produzioni legate alle esigenze sociali e non alla ricerca del profitto.

Matteo Bortolon
Redattore de "la fionda" (FI)

UE: Trasporto aereo e visione di mercato

Il settore del trasporto aereo e di tutti i servizi ad esso connessi è un settore molto importante, tanto per il suo rilievo economico, per il numero di posti di lavoro coinvolti, oltre che per l'indubbia valenza simbolica che comporta: il lato accattivante della globalizzazione, la possibilità di spostarsi su larghe distanze con tempi e costi relativamente contenuti.
La Ue ha avuto per tale settore una incisività non meno importante che per altri temi cruciali per la vita pubblica, quindi è indispensabile indagare tale aspetto per capire la causa dei problemi che vi si sono manifestati, inclusi quelli dei lavoratori.

Ordoliberalismo alla base della Unione Europea

Un punto di partenza per capire la visione ideologico-politica alla base della Unione Europea è il pensiero dell'ordoliberalismo. Si tratta di una corrente nata circa cento anni fa nella Germania di Weimar che presenta importanti differenze con quello che si suole chiamare "neoliberismo" (di cui è, sostanzialmente, una componente[1]): quest'ultimo predica un restringimento dello Stato a favore del mercato, inneggiando all'ideale dello "Stato minimo" e alla lotta al "Big Government" (nella versione USA), derivando le sue coordinate teoriche da una scuola di economisti austriaci. Gli ordoliberali tedeschi danno più importanza allo Stato per il fine di costruire il mercato come ambito regolato; la finalità di tale azione non è però di inci-

1 Il termine "neoliberalismo" viene coniato da Alexander Rüstow, un ordoliberale, in occasione del colloquio Walter Lippmann nel corso di una conferenza tenutasi a Parigi nel 1938.

dere sulle dinamiche economiche in sé, ma di presidiare la equità della concorrenza, garantendo pari accesso ai soggetti e impedendo qualsiasi comportamento che possa smorzarla o indebolirla. Un po' come l'arbitro di un duello in cui non possa impedire di battersi ma solo vigilare sulle modalità (tipi di armi, distanza, niente colpi bassi, e simili). Fuor di metafora l'ordoliberalismo mira a assecondare i meccanismi di mercato non eclissando la mano pubblica ma usandola per stabilirne le regole. Nel far questo tende a modellare la società in modo da conformarla alla logica di mercato concorrenziale in ambiti come la formazione, diritto bancario, diritto del lavoro, ecc. Senza dimenticare l'intangibile assunto di tenere bassa l'inflazione, per garantire buoni consumi e tutelare il risparmio. Il frutto delle virtuose dinamiche di mercato è benefico per tutta la società: competendo le une contro le altre, le aziende forniranno merci e servizi migliori a prezzi più bassi, favorendo tutti i cittadini: la tutela della concorrenza si tinge così di sfumature addirittura "sociali".

Logica concorrenziale della UE

Questi presupposti ideologici sono stati presenti nel processo di integrazione europeo: l'ordoliberista Alfred Müller-Armack era a capo della delegazione tedesca nelle negoziazioni del Trattato di Roma. Fu lui a coniare l'espressione "economia sociale di mercato", che fa bella mostra di sé nei trattati europei, alludendo a tale modello appena delineato. Non è difficile riconoscerlo infatti nell'assetto della Ue, che unisce ad una acquiescenza verso le dinamiche di mercato una legislazione regolativa onnipresente e minutissima (altro che "Stato minimo!").

La concorrenza compare nel TUE (art. 3, lettera f: "creazione di un regime inteso a garantire che la concorrenza non sia falsata nel mercato comune"), ed irrora l'intero ordinamento, come sostengono studiosi come l'ex giudice della Corte Costituzionale Giuseppe Tesauro, per il quale i valori ai quali «s'ispira l'intero sistema comunitario sono quelli cd. liberali dell'economia di mercato, nel rispetto dei quali il grande mercato europeo deve consentire agli imprenditori di competere tra loro ad armi pari e sulla base delle rispettive capacità e possibilità; ed ai consumatori di scegliere i

prodotti e i servizi che ritengono migliori e dove siano più convenienti[2]».

La costruzione del "mercato unico" europeo è stata lenta e basata su improvvise accelerazioni; ad una impostazione originaria diretta a proiettare il principio di concorrenza nel commercio estero (e quindi eliminando dazi o limitazioni ad esso) si è poi passati alla applicazione a tappeto di essi ad ogni rapporto economico anche interno agli Stati membri – e che aveva poco a che fare col commercio fra essi.

La Corte di Giustizia CE (che sarebbe divenuta la Corte di Giustizia Europea), uno dei più imponenti bastioni dell'europeismo liberista, afferma che "nel contesto del diritto della concorrenza la qualifica d'impresa si applica a qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dal suo stato giuridico e dalle sue modalità di finanziamento[3]»; quindi la applicazione diviene pressoché generale.

Per quanto riguarda il raggio geografico della sua applicazione, esso si amplifica: definendo il c.d. mercato rilevante - vale a dire l'ambito merceologico e geografico di riferimento - la Commissione CE ha adottato la nozione secondo la quale

> *«il mercato geografico rilevante è costituito dal territorio interno della Comunità nel quale l'accordo produce i suoi effetti. Tale territorio sarà quello dell'insieme del mercato comune quando i prodotti contrattuali formano regolarmente oggetto di offerta e di domanda in tutti gli Stati membri. Quando i prodotti contrattuali non possono essere offerti e richiesti o sono offerti e richiesti in quantitativi limitati o in modo irregolare in una parte del mercato comune, quest'ultima non deve essere presa in considerazione»*[4].

---

2 TESAURO G., Diritto Comunitario, II ed., Padova, 2001, p. 526. Il giurista N. Irti in Iniziativa privata e concorrenza, in Giur. it., 1997, IV, c. 225 ss, precisa che «la scelta del metodo competitivo non sta nella Carta repubblicana del 1948, ma nei Trattati europei» (enfasi mia).

3 Corte Giust. CE, 23 aprile 1991, caso Hoefner-Macroton.

4 Si veda la comunicazione della Commissione sulla definizione del mercato rilevante ai fini dell'applicazione del diritto comunitario in materia di concorrenza in Gazzetta ufficiale n. C 372 del 09/12/1997 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CE-

Perciò il principio della concorrenza si allarga a dismisura, sostituendo l'intervento diretto dello Stato come fulcro dello sviluppo sociale. Con importanti differenze: mentre quest'ultimo porta direttamente i benefici ai destinatari, adesso sono gli spontanei automatismi del mercato che dovrebbero farlo (cosa che in una grandissima parte dei settori non è successa); ed inoltre l'approccio vede i cittadini come consumatori, piuttosto che come lavoratori subordinati[5].

Sul piano giuridico-economico lo sbocco del nuovo assetto sarà la normativa sugli aiuti di Stato, la proliferazione di forme di autority e le privatizzazioni per tutti i settori che non riusciranno a sottrarsi alla furia liberalizzatrice della Commissione. Fra queste non si trova il settore del traffico aereo.

Processo di liberalizzazione del settore aereo

La Corte di Giustizia CE – di cui si è già accennato il ruolo di propulsore delle misure liberista – nella Sentenza 30 aprile 1986, cause riunite 209-213/84, Asjes e altri (Nouvelles Frontieres), dichiara l'applicabilità delle norme sulla concorrenza su tutto il settore aeroportuale.

Possiamo distinguere la normativa relativa a tre settori specifici: la regolamentazione delle compagnie aeree, la gestione degli aeroporti e dei servizi a terra legati questi ultimi.

- Sul primo versante l'intento è trasformare le leggi degli Stati membri, assai protettivi delle proprie compagnie di bandiera (per lo più di Stato), per dare luogo ad un ambito molto concorrenziale per quanto riguarda la proprietà e le rotte. Dopo una prima direttiva 416/83 sulla "Liberalizzazione dei servizi aerei interregionali", seguono tre "pacchetti" di misure: un primo pacchetto, comprendente due direttive (87/601/CEE; 87/602/CEE), e due regolamenti (3975 e 3976). Un secondo pacchetto di tre regolamenti nell'agosto 1990. Un terzo del

LEX:31997Y1209(01)

5 Altre forme di intervento, - come sostegno a settori in difficoltà, fissazione di tariffe per mantenere bassi prezzi, i consumi più diffusi e necessari quali energia, acqua, gas ecc - diventano residuali e sono giustificabili solo se non impattano sul buon funzionamento della concorrenza .

1992 che liberalizza in maniera integrale (reg. 2407, 2408).

- Privatizzazione aeroporti: con diversi provvedimenti (L. 537/93, art. 10, c.13[6]; d.l. 251/1995, d.m. 521/1997) l'inizio degli anni Novanta vedono la trasformazione degli enti gestori in società per azioni, in quanto l'aeroporto da infrastruttura è chiamato a divenire impresa, facendo profitti e attirando investimenti. L'intera gestione sarà intentata ad imprese secondo il sistema delle concessioni affidatarie, per rispettare le norme sulla concorrenza.
- La terza area d'interesse è quella dei servizi a terra – principalmente all'interno della struttura aeroportuale: prenotazioni, controlli check-in, bagagli. Ad essi è dedicata la direttiva 96/67/CEE[7] che prescrive la gara d'appalto all'art. 11, lettera b.

In tal modo tutta la filiera del settore è ricondotta alle forme di mercato concorrenziale.

Che fine fanno i lavoratori? Un esempio significativo

Come si è visto, l'ideologia che mette al centro la concorrenza è dominante nell'ordinamento Ue, tanto da spingere gli Stati a disfarsi delle proprie aziende o a conferire loro un assetto "privatistico", con la motivazione che vi sarebbero ricadute sociali positive sul piano dei consumi (prezzi bassi, prodotti più attrattivi).

Non si riscontra una pari tensione verso la difesa dei diritti del lavoro, o quanto meno si assiste ad una loro "relativizzazione". Un esempio pare assai chiarificatore.

Nella recezione della già citata direttiva 96/76/CEE che prescrive le procedure di affidamento per i servizi a terra, il D. Lgs 18/1999 del gover-

6 "Entro l'anno 1994, sono costituite apposite società di capitale per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato. Alle predette società possono partecipare anche le regioni e gli enti locali interessati. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, sono stabiliti, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i criteri per l'attuazione del presente comma".

7 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A31996L0067

no italiano si poneva il problema della tutela del personale passando ad un successivo gestore:

> Art. 14 Protezione sociale
>
> 1. Nel garantire il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra, nei trenta mesi successivi alla data di entrata in vigore del presente decreto si deve salvaguardare il mantenimento dei livelli di occupazione e della continuità del rapporto di lavoro del personale dipendente dal precedente gestore.
> 2. Salva restando l'ipotesi di trasferimento di ramo d'azienda, ogni trasferimento di attività concernente una o più categorie di servizi di assistenza a terra di cui agli allegati A e B comporta il passaggio del personale, individuato dai soggetti interessati d'intesa con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, dal precedente gestore del servizio stesso al soggetto subentrante, in misura proporzionale alla quota di traffico o di attività acquisita da quest'ultimo[8].

Il testo attualmente in vigore è piuttosto diverso:

> Fatte salve le disposizioni normative e contrattuali di tutela, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, nel caso di trasferimento delle attività concernenti una o più categorie di servizi di assistenza a terra di cui agli allegati A e B, al fine di individuare gli strumenti utili a governare gli effetti sociali derivanti dal processo di liberalizzazione, il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, garantisce il coinvolgimento dei soggetti sociali, anche a mezzo di opportune forme di concertazione[9].

8 https://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/99018dl.htm

9 Cfr. testo in vigore: https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2018-Lug/dlgs_18_99.pdf

Le tutele vengono notevolmente indebolite, dall'obbligo della assunzione di tutti i lavoratori si passa ad un generico "coinvolgimento dei soggetti sociali".

Cosa è successo?

La Commissione ha chiesto chiarimenti al governo italiano perché era in disaccordo con tale testo. A seguito di uno scambio di comunicazioni[10] ritenuto dall'esecutivo Ue insoddisfacenti il caso è andato in giudizio presso la Corte di Giustizia Ue. Nella sentenza si legge:

> La Commissione sottolinea che la protezione dei diritti dei lavoratori è ammessa in forza dell'art. 18 della direttiva 96/67, sempreché non sia contraria all'applicazione effettiva di quest'ultima per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra. Ora, l'art. 14, n. 1, del decreto legislativo n. 18/99 oltrepasserebbe manifestamente la protezione già garantita dalla direttiva del Consiglio 14 febbraio 1977, 77/187/CEE [...].
>
> Secondo la Commissione, l'art. 14, n. 1, del decreto legislativo n. 18/99 impedisce ai prestatori di servizi aspiranti ad accedere al mercato di cui trattasi di scegliere il proprio personale e conseguentemente il tipo di organizzazione dei servizi che intendono fornire per poter operare su tale mercato. Ora, l'obiettivo della direttiva 96/67 sarebbe proprio quello di incoraggiare la concorrenza in mercati precedentemente chiusi e di tipo monopolistico, riducendo i costi di esercizio delle compagnie aeree e migliorando la qualità dei servizi forniti agli utenti degli aeroporti[11].

La tutela del lavoro esiste nell'ordinamento comunitario, ma viene posta allo stesso livello del principio di concorrenza – di cui viene rimarcato l'effetto positivo sulla cittadinanza – con cui deve venire bilanciata e riequilibrata. Ci siamo allontanati molto dalle prescrizioni della Costituzione italiana, che subordina chiaramente invece la libertà d'impresa.

---

10 Si veda la sentenza che riassume tutto l'iter del contenzioso: http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf;jsessionid=C479CEEF0E10F16E2EFA105DC52AE4C7?text=&docid=49744&pageIndex=0&doclang=it&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=8457422

11 Ivi, enfasi mia.

Se un tale riequilibrio si mostra come un arretramento come dato formale-normativo, sul piano dei rapporti di forza concreti, il peggioramento mostra di essere assai più grave: il contesto di disoccupazione, indebolimento delle sigle sindacali, l'apertura alla competizione più accesa ed altro ancora fa sì che la pressione sociale pro-impresa fa sì che lo sgretolamento di più salde tutele sociali porti ad un peggioramento delle condizioni lavorative, che pur non essendo necessitato dalle norme in senso strettamente formale viene determinato dai rapporti di forza effettivi.

Tutti i settori regolati da forme di esternalizzazione con modalità di concessione ad altra azienda vedono una serie di problemi inerenti alle condizioni lavorative e salariali. Ed infatti vertenze di tal tipo si sono registrate nei servizi aeroportuali toscani[12].

Le "scatole cinesi" e l'occultamento della controparte

A quanto detto finora occorre valutare un ultimo elemento: la composizione degli assetti proprietari.

Le società ad azionariato diffuso consistono nella frammentazione delle quote proprietarie, con un grado variabile di apertura ai sottoscrittori – che possono essere anche semplici cittadini – con un occhio alla massa critica che consiste nella soglia del suo controllo (cioè oltre il 50%). In tal modo un soggetto, detenendo tale quota di una società, che a sua volta ne controlla altre, può amplificare la sua base di proprietà anche ad altri settori diversissimi. L'intreccio di partecipazioni azionarie attuali è complessissimo, e genera molti problemi. Permette al capitale finanziario in senso puro di espandersi nelle strutture dell'economia materiale ed eventualmente di fuoriuscirne, anche scaricando i costi sui sottoscrittori minori.

Nel caso delle strutture aeroportuali toscane, in controtendenza rispetto a quanto accade nel resto del paese, si ha un assetto azionario complesso che fuoriesce dal perimetro del mondo economico-industriale nazionale per diramarsi nelle strutture labirintiche delle varie borse e giurisdizioni.

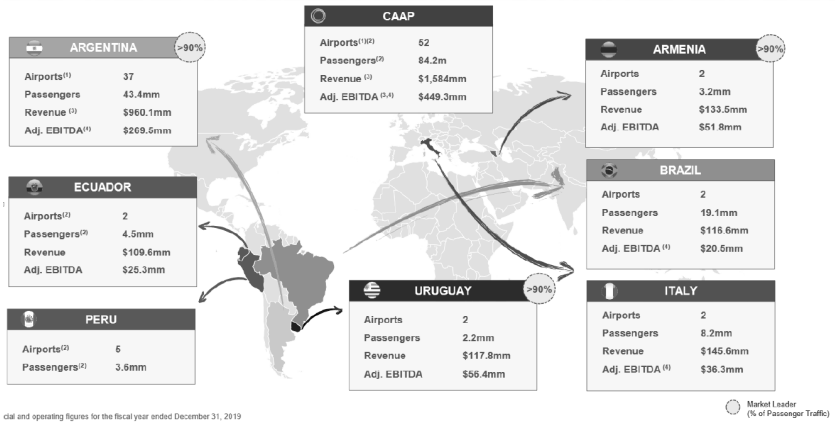
12 In specie per i servizi bagagli e pulizie, si veda https://www.pisatoday.it/cronaca/vertenza-pulizie-bagagli-aeroporto-pisa.html e http://www.consiglio.regione.toscana.it/ufficio-stampa/comunicati/comunicati_view?id=28010&idc=

<table>
<tr><td colspan="5">AdF – Aeroporto di Firenze SpA + SAT - Società Aeroporto Toscano SpA</td></tr>
<tr><td colspan="5">Toscana Aeroporti SpA</td></tr>
<tr><td colspan="3">Corporacion America Italia
62,5%</td><td>SOGIM SpA
5,7%</td><td>Regione
Toscana
5%</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">DICASA Spain S.A.U
75%</td><td>MATAAR
Holdings
25%</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">Corporation America Airport S.A.</td><td>Investment
Corporation
of Dubai</td></tr>
<tr><td>A.C.I Airports
S.a r.l
82%
(Lussemburgo)</td><td>Helikon Investments Ltd.
5.08%
RREEF America LLC
1.06%
Kairos Partners SGR SpA
0.94%
Key Square Capital Management LLC
1 0.90%
Makaira Partners LLC
0.66%
BlackRock Investment Management (UK)
Ltd. 0.58%
Newtyn Management LLC
0.50%
RWC Asset Management LLP
0.45%
Bank Julius Bär & Co. AG
0.41%</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Southern Cone
Foundation
(Liechtenstein)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

Quella qui rappresentata è una schematizzazione della sua struttura fondamentale[13].

13 In merito alla composizione della architettura di azionariato si veda: https://www.marketscreener.com/quote/stock/CORPORACI-N-AMERICA-AIRPO-40531084/company/; docu-

Come si vede, Toscana Aeroporti SpA, derivante dalla fusione delle due precedenti società (prime due righe) è posseduta fondamentalmente da tre soggetti, oltre agli azionisti minori il cui potere decisionale è nullo. Due di essi (Sogim SpA e Regione Toscana) posseggono intorno al 5%; il terzo, Corporaciòn America Italia SpA[14] è una società di comodo posseduta per il 25% da un fondo di Dubai; per il 75% da una società farlocca che fa capo alla potente multinazionale aeroportuale Corporation America Airport SA, che controlla 52 aeroporti in sette paesi, come mostra il seguente schema riassuntivo[15]:



menti sul sito della CONSOB: https://www.consob.it/web/area-pubblica/quotate/documenti/assetti/semestre2-2019/130722_TVotDich.html?h=1&p_p_id=ConsobPubblicazioni_WAR_consobpubblicazioni_INSTANCE_MX5G5vF1agLh&p_p_state=maximized; https://www.consob.it/web/area-pubblica/quotate/documenti/assetti_proprietari/semestre2-2019/130722_Az.html?hkeywords=&docid=1&page=0&hits=76&nav=false&filedate=31/12/2019&sem=/documenti/assetti_proprietari/semestre2-2019/130722_Az.html&link=Pie-chart+Capitale+ordinario=/documenti/assetti/semestre2-2019/130722_TOrdDich.html;+Pie-chart+Capitale+votante=/documenti/assetti/semestre2-2019/130722_TVotDich.html&xsl=assetti.xsl&p_p_id=ConsobPubblicazioni_WAR_consobpubblicazioni_INSTANCE_MX5G5vF1agLh&p_p_state=maximized; https://www.consob.it/web/area-pubblica/quotate/documenti/Patti_parasociali/attuale/toscana_aeroporti.htm?hkeywords=&docid=24&page=1&hits=83&nav=false

14 Cfr. http://www.corporacionamericaitalia.com/wp-content/uploads/2019/07/Bilancio-CAI-al-31.12.2018-1.pdf

15 Presentazione agli Investitori, gennaio 2021 http://s23.q4cdn.com/702696462/files/doc_presentations/2021/1/20210121-CAAP-Investor-Presentation.pdf

Tale conglomerato è posseduto per oltre l'80% da una società lussemburghese a sua volta controllata da un fondo registrato nel Liechtenstein, giurisdizioni famose per la loro opacità. L'ultimo soggetto cui pare possibile risalire è quindi la Southern Cone Foundation, di cui non pare possibile avere informazioni più dettagliate quali i proprietari, le sue eventuali altre società possedute, ecc.

Conclusioni

Come per molti altri settori, anche per il trasporto aereo ed i servizi aeroportuali la Ue ha agito come agente di promozione delle logiche di mercato, tanto in virtù della sua intima essenza ordoliberale che come struttura attraverso la quale è più facile per governi e maggioranze parlamentari imporre provvedimenti che susciterebbero una opposizione decisa se non si riuscisse a farli passare come misure "volute dall'Europa". Una decisa inversione di tendenza non può che attuarsi se non attraverso una legittimità di un progetto a favore delle classi subordinate (di classe) e della cittadinanza, attrezzandosi per rigettare gli atti di imperio dell'Unione in nome di una vera e reale alternativa democratica.

potere al popolo!
Pisa

Via Bovio 50, Pisa

poterealpopoloapisa@gmail.com

www.poterealpopolo.org

3497192436