



***Sinistra Ecologia e Libertà'***

ID. 977848

Pisa, lì 24-02-2014

## **Argomento**

### **Questione aeroporto: quale futuro della holding Pisa Firenze se Peretola si dota di una pista di 2400 metri?**

Lo scorso 23 gennaio 2014 AdF, la società che gestisce l'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze Peretola, presenta ad ENAC un masterplan che traccia due scenari: uno inviato anche in Regione che prevede uno sviluppo della pista fino a 2000 metri, l'altro nuovo e dirompente con una proposta di pista lunga 2400 metri.

Questa prospettiva veniva messa in campo già alcuni mesi prima dal presidente di Enac Vito Riggio che il 30 ottobre 2013, a margine della presentazione dei voli Firenze Amsterdam dichiarava alla stampa *“il cambio di passo per Peretola avverrà con una pista da 2400 metri”*. Nella dichiarazione affermava inoltre di non aver mai come ENAC approvato il progetto di pista da 2000 metri, e di essersi occupato soltanto della posizione della pista.

Riggio dichiarava altresì che a Firenze debbono poter atterrare gli aeromobili in fascia C. Vito Riggio pur introducendo un elemento che ridefinisce il ruolo di Peretola, e dunque la natura del sistema aeroportuale toscano, conferma la necessità della holding.

Questo in linea con quanto previsto dal Piano Aeroporti del Ministro Lupi, varato nel settembre 2013, che riporta gli scali toscani tra gli 11 aeroporti strategici italiani, dopo il declassamento contenuto nel piano Passera, a patto che tra Pisa e Firenze si giunga alla integrazione degli scali e alla previsione di un traffico aereo complessivo a regime di 12 milioni di passeggeri l'anno.

D'altra parte è' almeno dal 2011 che negli atti di programmazione regionali si pone l'esigenza di uno sviluppo correlato dei due aeroporti di Pisa e Firenze, della necessità di dare vita ad un sistema integrato regionale in una logica che attribuisce allo scalo pisano la funzione di scalo intercontinentale e a quello fiorentino la funzione di Business e city airport.

La stessa proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti redatto da ENAC nel febbraio 2012 prevedeva una gestione integrata dei due scali con un traffico aereo a regime nel 2030 di 6-8 milioni di passeggeri a Pisa e di 3,5 – 4 mil. di passeggeri a Firenze.

Questa prospettiva si affianca a quella della costituzione di una holding prevista anche nell'Accordo per la Ricognizione delle Linee Guida per l'Integrazione e lo Sviluppo del Sistema Aeroportuale Toscano (siglata il 26 febbraio 2013) che dà mandato alla regione, come stazione appaltante, di individuare un soggetto in grado di elaborare uno studio di fattibilità di tipo e giuridico e finanziario relativo al processo di integrazione societaria degli aeroporti di Pisa e Firenze.

Tale business plan, si dice nel testo dell'accordo, deve tenere conto della proposta di integrazione al PIT, che nel rivedere il Parco agricolo della Piana e le caratteristiche dell'aeroporto di Peretola, prevede per Firenze una pista di 2000 metri.

La Regione Toscana lo scorso novembre ha scelto Kpmg quale advisor finanziario per la redazione dei business plan e per la valutazione delle azioni delle società di gestione Adf (Firenze) e Sat (Pisa), soggetto che ha avuto il mandato di elaborare scenari che prevedono sia la holding sia l'ipotesi cosiddetta Stand alone.

In sintesi

1. AdF propone nel gennaio 2014 un masterplan doppio. Uno in linea con gli atti programmazione regionali l'altro invece auspicato da Vito Riggio ed Enac
2. nel dicembre 2011 la stessa AdF proponeva un piano di sviluppo che prevedeva una pista di 2000 metri parallela convergente 12/30 inclinata di 14° rispetto all'autostrada
3. ENAC nel febbraio 2012 proponeva nel Piano Nazionale degli Aeroporti lo sviluppo convergente dei due scali di Pisa e Firenze
4. nel febbraio 2013 i soci pubblici di SAT e ADF firmano l'Accordo per la ricognizione delle linee guida per l'integrazione e lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano
5. l'Adozione dell'integrazione al PIT per la definizione del parco Agricolo della Piana e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze, approvato nel luglio 2013 prevede una pista per Peretola di 2000 metri
6. l'ultimo atto programmatico regionale in materia di mobilità il PRIIM (Piano regionale Integrato delle Infrastrutture e mobilità) approvato lo scorso 14 febbraio dal consiglio regionale ripropone l'ipotesi del PIT, e dunque la pista di 2000 per Firenze
7. gli assetti societari dei due aeroporti sono in movimento: Corporacion America di Eduardo Eurnekian entra tra i soci privati nella Sat e ora detiene il 23,4% del capitale azionario. E' noto l'interesse dello stesso Eurnekian ad acquisire la quota detenuta dal Fondo F2I di Gamberale in Adf (33% del capitale azionario di AdF)
8. i sindacati denunciano il ritardo del lavoro dell'advisor incaricato di elaborare lo studio di fattibilità giuridico e finanziario relativo al processo di integrazione societaria degli aeroporti di Pisa e Firenze e segnalano il fatto che Air France dal 1 marzo volerà da Firenze.

Occorre che il consiglio comunale di Pisa prenda atto di questo scenario e prenda posizione per difendere i lavoratori di SAT, le prospettive di sviluppo della città e del sistema aeroportuale toscano nel rispetto dei vincoli ambientali e della sicurezza dei voli.

**Simonetta Ghezzi**  
**Capogruppo SEL C.C. Pisa**