

(2)

Inteso in aula n. 180

Rob

## Ordine del giorno

\*\*\*\*\*

### Il Consiglio Comunale di Pisa

ribadisce, anche secondo quanto già espresso in propri atti d'indirizzo (Mozione "Lo sviluppo dell'aeroporto Galileo Galilei e la realizzazione del sistema aeroportuale regionale" del 3 febbraio 2011; Ordine del giorno "Appello alla Conferenza Stato-Regioni perché sia mantenuto e confermato il carattere strategico dell'Aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa nel Piano Nazionale per lo sviluppo aeroportuale" del 7 febbraio 2013), che scelte di portata strategica per la Toscana quale quella di straordinaria rilevanza dell'integrazione della gestione degli aeroporti di Pisa e Firenze si possano fare solo nella assoluta chiarezza di fronte alle comunità interessate;

ribadisce l'importanza prioritaria del potenziamento di tutti i collegamenti infrastrutturali per favorire la mobilità di collegamento fra Pisa e l'area vasta della Toscana costiera e la città metropolitana di Firenze, privilegiando quelli ferroviari veloci, più efficienti e di minor impatto ambientale, secondo quanto previsto nell'ambito dell'intesa generale quadro siglata il 22 gennaio 2010 tra Governo e Regione Toscana, nella quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si era impegnato al reperimento di ulteriori risorse necessarie per l'adeguamento e la funzionalità delle infrastrutture anche al fine di garantire lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano e in coerenza col concorso della Regione Toscana alla realizzazione del "people mover" di collegamento fra Stazione Centrale e Aeroporto;

ritiene che la posizione espressa da AdF SpA sia segnata da un'ambiguità evidente là dove ha espresso in un unico Piano di sviluppo aeroportuale due diverse previsioni per la nuova pista di volo, una di duemila metri, correttamente corrispondente alla variante al Pit adottata dal Consiglio Regionale, e un'altra di duemila quattrocento metri;

#### atteso che

il Comune di Pisa, quale socio di SAT SpA, ha sottoscritto l'«Accordo per la ricognizione delle linee guida» e partecipa al gruppo tecnico che valuta la possibilità di costituire una holding di gestione costituita da SAT SpA e da AdF SpA sulla base di precisi, formali e irrinunciabili indirizzi, aderenti ai contenuti della variante al Pit adottata dal Consiglio Regionale (Deliberazione C.R. 24 luglio 2013, n. 74) e ai precedenti atti di programmazione della Regione, a partire dal dimensionamento delle nuove previsioni infrastrutturali, già oggetto di verifiche dell'Enac che non avevano proposto controindicazioni (Deliberazione della Giunta Municipale n. 14 del 12 febbraio 2013); questi indirizzi garantiscono le condizioni per un'integrazione societaria volta a scongiurare rischi di competizione di natura commerciale fra i due scali e dunque fondata su una chiara differenziazione delle missioni dei due aeroporti, secondo le raccomandazioni e le caratterizzazioni distinte già indicate dall'Enac (Enac, Piano Nazionale degli Aeroporti, febbraio 2012, "Macroarea del Centro Nord" pag. 51).



## Il Comune di Pisa

con atti impegnativi dei suoi organi, recepiti con orientamento unanime anche dal Patto di sindacato di controllo di SAT SpA, ha espresso con chiarezza i suoi indirizzi, in tutte le sedi istituzionali;

nell'audizione svolta dalle commissioni competenti del Consiglio Regionale;

nel rapporto con l'assessore regionale al governo del territorio Anna Marson, producendo documenti sui riflessi di valenza regionale dei contenuti della variante al Pit (nota del Sindaco di Pisa del 17 gennaio 2013, prot. n. 3048);

nella discussione e con l'ordine del giorno approvato dal Consiglio delle Autonomie Locali in sede di espressione di parere sulla variante al Pit, i cui indirizzi sono stati largamente recepiti dalla Giunta Regionale e dal Consiglio Regionale (Risoluzione C.R. 24 luglio 2013, n. 205) e hanno trovato anche l'accoglimento del Consiglio Comunale di Firenze che fra l'altro ha condiviso "gli obiettivi contenuti nella proposta di variante al Pit [...] insieme alle condizioni di monodirezionalità e della assenza della pista di rullaggio" (Ordine del giorno approvato il 4 marzo 2013);

### atteso che

nell'articolo 4 dell'intesa sottoscritta per la verifica della fattibilità della holding si fa preciso riferimento alla variante al Pit e dunque ai suoi contenuti che prevedono anche la lunghezza della nuova pista di volo dell'Aeroporto Vespucci, "parallela-convergente" e di duemila metri, monodirezionale e senza pista di rullaggio, come risultato delle indicazioni espresse dall'Enac nel rapporto con la Regione;

contesta e respinge le affermazioni del presidente dell'Enac Vito Riggio che appaiono in evidente e inaccettabile contraddizione con il percorso sostenuto dalle istituzioni fino all'adozione della variante al Pit e chiede a tutte le istituzioni coinvolte di procedere a realizzare la strategia d'integrazione centrata sui contenuti della variante al Pit già adottata dal Consiglio Regionale;

### chiede al Sindaco

di suscitare un chiarimento preliminare in sede di «Accordo per la ricognizione delle linee guida», in particolare in ordine alla conferma da parte della Regione Toscana delle previsioni contenute nella variante al Pit adottata dal Consiglio Regionale della Toscana, all'esito del quale si potrà confermare la partecipazione alle verifiche tecniche disposte dall'intesa;

di coinvolgere i soci pubblici e di natura pubblica di SAT SpA, anche nella sua qualità di presidente del Patto parasociale di controllo della società, e di riferire al Consiglio Comunale sugli sviluppi di questa iniziativa.

Mediano Besta (PD)  
Giovanni De Neri (PD)  
Giovanni Bonifazi (PD)  
Alessandro (L.P.)  
Giovanni Gatti (Forza Italia PDL)

Ricardo Bysen (Forza Italia)  
Giovanni (RP)  
Giovanni Gaffari (SEL)  
Francesco Delcam (PD)  
S. Pello (PD)  
Giovanni Gatti (Forza Italia)  
Giovanni (L.P.)

NERINI R. (PD)  
CATTOLICA R. (PD)