



## COMUNE DI PISA

### GRUPPI CONSILIARI

### ODG AL CONSIGLIO COMUNALE

Numero Proposta	Data
64	22/11/2022

**OGGETTO: ODG COLLEGATO ALL'ARGOMENTO N. 12/2022 "MODIFICA DEL PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI E DEL MASTERPLAN DI TOSCANA AEROPORTI"**

**Tenuto conto** che Enac ha redatto una proposta di Piano nazionale degli aeroporti (PNA) e che tale bozza come si legge nella nota del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti “disegna il perimetro d’interesse dell’aviazione civile riguardando il 2035”;

**Tenuto conto** che il Piano “individua 14 scali di particolare rilevanza strategica: ovvero Torino Caselle, Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Venezia Tessera, Bologna, Firenze Peretola, Roma Fiumicino, Napoli Capodichino, Bari, Lamezia Terme, Catania, Palermo, Cagliari, quali nodi essenziali per l’esercizio delle competenze esclusive dello Stato”;

**Rilevato**, quindi, che nel caso toscano immotivatamente ed inspiegabilmente il Piano non individua la Rete Toscana formata dagli scali di Pisa e Firenze come di rilevanza strategica ma solo lo scalo di Firenze Peretola;

**Considerato** che al contempo nel Piano si evidenzia che “la rete aeroportuale toscana ha registrato 8.3 milioni di passeggeri nel 2019, ridistribuiti sui due aeroporti di Firenze e Pisa. Il sistema aeroportuale toscano si contraddistingue per la spiccata diversificazione e specializzazione dei 2 aeroporti. Da un lato l’aeroporto di Firenze presenta storicamente un traffico “premium” realizzato attraverso un network di corto-medio raggio con voli di feederaggio verso i principali hub europei, operato prevalentemente da compagnie tradizionali tramite velivoli di piccole-medie dimensione (determinata da restrizioni operative della pista). Dall’altro l’aeroporto di Pisa è caratterizzato dalla prevalenza di traffico turistico gestito da vettori low cost e dalla presenza di voli cargo. In termini di bacino il sistema toscano è accessibile da 9.7 milioni di abitanti in due ore, entrando in significativa sovrapposizione con la catchment area dell’aeroporto di Bologna (44% con Firenze)”;

**Tenuto conto** che nello stesso Piano sempre in merito alla Rete Toscana si legge: “La Rete Toscana risente del “cap” capacitivo dovuto al cospicuo militare/civile dello scalo di Pisa, Main Operating Base (MOB) dell’Aeronautica Militare; al contempo l’attuale dotazione infrastrutturale di Firenze Peretola risente delle limitazioni operative vigenti, anche a fronte di migliorie applicabili alle procedure airside o alla regola ATM. Ne deriva che l’incoraggiante trend positivo della domanda

potenziale di traffico dovrà essere gestito attraverso la pianificazione di uno sviluppo sostenibile e di qualità dello scalo fiorentino”;

**Tenuto conto** che eventuali osservazioni e contributi dovevano pervenire alla Direzione Generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari, entro il 21 novembre e che il Comune di Pisa ha inviato al riguardo una osservazione in data 18 novembre 2022 con cui “richiede la modifica di quanto riportato nel Piano Nazionale Aeroporti in esame laddove (pagg 70-71) non è individuato l’aeroporto Galileo Galilei di Pisa quale scalo di rilevanza strategica e di ogni altra parte del piano che non fosse coerente con la presente osservazione”;

**Tenuto conto** che nella bozza del nuovo Piano Nazionale Aeroporti redatto da Enac si considera già operativo e funzionante l’aeroporto di Firenze con l’avvenuta realizzazione della nuova pista di Peretola da 2200 metri, individuata come condizione necessaria per supportare le prospettive di crescita indicata;

**Tenuto conto** che nella stessa bozza a pag. 74 nel paragrafo relativo agli “Incentivi per lo sviluppo” si prevede la possibilità di “modifica delle Linee Guida sugli Aiuti di Stato per gli aeroporti e le compagnie aeree”;

**Ricordato** che nel dossier di progetto presentato al dibattito pubblico da parte di Toscana Aeroporti per l’Amerigo Vespucci, oggetto di discussione proprio in queste settimane, si prevede un costo per la realizzazione della nuova pista di oltre 400 milioni di euro, di cui 150 deriverebbero da finanziamenti pubblici;

**Tenuto conto** dell’ordine del giorno approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 3 dicembre 2020, con cui il consiglio stesso ha espresso “la propria assoluta contrarietà alla realizzazione di una nuova pista a Peretola in quanto grande opera non solo inutile ma anche dannosa per i territori e le loro comunità”;

**Tenuto conto** che Martedì 15 febbraio 2022 il Consiglio comunale di Pisa ha approvato una mozione nella quale “ribadendo quanto già approvato con l’Ordine del giorno del 3 dicembre del 2020 e, alla luce della sentenza del Consiglio di Stato, ha espresso “assoluta contrarietà al progetto presentato dal Presidente della Regione Giani per la nuova realizzazione della pista di Peretola”;

## **Il Consiglio comunale**

1. Critica le modalità di individuazione degli aeroporti di particolare rilevanza strategica da parte di Enac in particolare per quanto concerne l’esclusione dello scalo Pisa, in quanto in contrasto con gli stessi contenuti ed indicatori definiti nella bozza di Piano nazionale degli aeroporti;
2. Chiede, quindi, una modifica del Piano che includa anche lo scalo pisano come scalo di particolare rilevanza strategica;
3. Conferma una netta contrarietà alla proposta di pista di 2.200 m a Peretola che, anche in questa versione, costituisce una grande opera inutile come già evidenziato in precedenti atti, e chiede, quindi, che nel masterplan di Toscana Aeroporti sia cancellata questa previsione;
4. Per quanto riguarda l’aeroporto Galilei sollecita Toscana Aeroporti ad avere un cronoprogramma dei lavori e degli investimenti per la realizzazione del nuovo terminal e di tutte le strutture connesse, sottolineando al contempo che ogni opera di potenziamento della struttura deve essere anche in funzione della sostenibilità ambientale e della garanzia della salute per la cittadinanza e della sicurezza per il traffico aereo: ogni investimento deve avere questi obiettivi come prioritari e non è quindi pensabile ad uno sviluppo aeroportuale senza limiti;

5. Chiede di utilizzare le risorse pubbliche previste per la nuova pista di Peretola per finanziare i progetti di potenziamento della linea ferroviaria Pisa-Firenze, e dei collegamenti tra la costa e le restanti parti della Regione

Francesco Auletta – Diritti in comune: Una città in comune – Rifondazione Comunista – Pisa  
Possibile

—