

*Il Presidente*

Pisa, 24 dicembre 2011

**Oggetto: convocazione dell'Amministratore Delegato di SAT presso la Direzione Generale dell'ENAC per il giorno 9.01.2012 - Nota prot. n. 0162938/DG del 19.12.2011.**

Il Consiglio di Amministrazione della Società Aeroporto Toscano spa, nella sua ultima riunione del 24/12, ha esaminato gli ulteriori sviluppi registrati in merito alle iniziali dichiarazioni del Presidente ENAC riportate sulla stampa ed ai conseguenti successivi comunicati stampa di SAT e della stessa ENAC.

In tale contesto il Consiglio di Amministrazione si è soffermato in particolare alla nota in oggetto con la quale Lei ha convocato per il giorno 9.01.2012, alle ore 11,00, presso i Suoi uffici, l'Amministratore Delegato di SAT, dott.ssa Gina Giani, " ... *In relazione alle notizie stampa pubblicate su diversi quotidiani che riportano affermazioni ... aspramente critiche verso le dichiarazioni del Presidente dell'ENAC*".

Tale nota è stata fatta oggetto, nello stesso giorno, di un apposito ed irrituale comunicato stampa.

Prima ancora di entrare nel merito della vicenda, corre l'obbligo di ricordare come la scrivente Società abbia sempre avuto con ENAC un comportamento collaborativo e fattivo, improntato alla massima lealtà e correttezza, nonché al rispetto più puntuale dei provvedimenti, delle direttive e dei suggerimenti di ENAC.

Ne sono prova, tra le tante, il rinnovo 40ennale della concessione dell'Aeroporto Galilei di Pisa, l'approvazione del Masterplan aeroportuale, la sottoscrizione del contratto di programma.

A maggior ragione, alla luce di quanto sopra, ha destato vivo stupore nella SAT sia la perentoria convocazione dell'Amministratore Delegato presso i Suoi uffici, sia, soprattutto, le reiterate dichiarazioni del Presidente dell'ENAC, palesemente contrastanti con i contenuti dello "studio del sistema aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo" (generalmente denominato Piano Nazionale degli Aeroporti) e del Masterplan che SAT ha presentato a codesta Autorità, ovviamente in linea con lo stesso Piano Nazionale degli Aeroporti.

Dichiarazioni che hanno avuto, per la loro rilevante eco giornalistica, e per l'autorevole provenienza, immediate negative ripercussioni sull'andamento del prezzo di quotazione del titolo azionario di SAT, notoriamente Società quotata in Borsa.

A partire dal 3 dicembre scorso il Presidente dell'ENAC ha rilasciato alcune interviste (a La Nazione Pisa il 3 dicembre; a La Repubblica Firenze, a La Nazione Pisa, al Corriere Fiorentino, il 7.12.2011; ed ancora al Corriere Fiorentino l'8.12.2011) dalle quali si evince, sostanzialmente, che se l'Aeroporto di Firenze venisse "declassato", nel caso in cui non si realizzasse una nuova pista, ne risulterebbe impedito lo sviluppo dell'Aeroporto di Pisa, a sua volta "declassato", in quanto, da solo, non facendo parte di un sistema toscano, e così di uno stesso sistema aeroportuale, non potrebbe più "crescere", anche in ragione di pretesi "noti vincoli militari".

Il Galilei non potrebbe andare oltre i 4-5 milioni di passeggeri (così si legge nell'intervista rilasciata a La Nazione Firenze del 3.12.2011).

Solo se Pisa e Firenze saranno riconducibili ad un unico sistema aeroportuale toscano potranno raggiungere entro il 2020 almeno 10 milioni di passeggeri, dice il Presidente Riggio, che aggiunge: " ... *Cosa che, essendo Pisa un Aeroporto militare, non accadrà se Firenze non arriva almeno a 4 milioni*" (La Repubblica Firenze del 7.12.2011).

Già nella seduta del lunedì 5 dicembre scorso, il primo giorno di mercato borsistico aperto, immediatamente successivo alla diffusione di tali dichiarazioni, le Azioni SAT hanno chiuso con un ribasso pari a - 3,8% (con un minimo registrato nella giornata pari al - 7,53%), con un andamento in netta controtendenza sia rispetto al corso generale del FTSE Mib (che in quella seduta ha registrato un incremento del 2,91%), sia rispetto al corso di tutti i titoli del settore aeroportuale, che in quel giorno hanno registrato aumenti a volte anche sensibili: Gemina + 1,18%; SAVE + 3,15%; AdF + 11,11%.

La SAT ha pertanto replicato alle suddette dichiarazioni con un primo comunicato stampa del 9.12.2011, nel quale ha evidenziato, senza alcuna asprezza, come i programmi di sviluppo della Società per l'Aeroporto Galilei, concordati con ENAC, non si limitano a 5 milioni di passeggeri, ed ha richiamato in proposito la gara d'appalto in corso per la progettazione di un'aerostazione passeggeri, che prevede nella sua prima fase, e con l'approvazione dell'ENAC, una capacità di circa 6 milioni di passeggeri, ulteriormente espandibile a 7 milioni; nonché l'aggiornamento del proprio Masterplan al 2025, già presentato ad ENAC nello scorso mese di agosto, che prevede l'aumento della propria capacità aeroportuale per far fronte alle previsioni di crescita del traffico (stimate per l'anno 2025 in 6.6 milioni di passeggeri).

Un Masterplan del tutto in linea con le previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti, nel quale -lo si precisa- gli Aeroporti di Pisa e Firenze non sono indicati come sistema aeroportuale, ma come Aeroporti a sviluppo correlabile, similmente ad altri Aeroporti tra loro vicini, presenti sul territorio nazionale.

In nessun punto del Piano, o di altri atti e documenti a conoscenza di SAT, la capacità delle infrastrutture dell'Aeroporto Galilei viene analizzata in relazione esclusiva all'Aeroporto di Firenze.

Il Piano analizza invece la capacità di sviluppo complessiva degli aeroporti della Toscana e dell'Emilia Romagna, cioè della macro-regione "Italia-centro settentrionale".

Il possibile sviluppo della capacità aeroportuale del Galilei, fino ad 8 milioni di passeggeri, è determinata dal Piano non in rapporto all'aeroporto di Firenze, bensì solo sulla base degli investimenti previsti da SAT nel suo Masterplan, oggi in corso di realizzazione.

Quanto alla natura strategica dell'aeroporto di Pisa sia per il trasporto aereo civile che per quello militare, la condizione di scalo militare strategico non ha influito ad oggi sullo sviluppo del traffico commerciale, e non vi sono evidenze che i condizionamenti in futuro possano essere tali da costituire un freno alla crescita, se non nella misura della compatibilità con l'operatività dell'Aeronautica Militare. Come si evince peraltro testualmente dal Piano degli Aeroporti.

Vero è che la solidità dei rapporti di collaborazione tra SAT e 46ma Brigata Aerea, e più in generale con l'Aeronautica Militare, è maturata negli anni, ed ha portato e continua a portare benefici allo sviluppo e al potenziamento dell'Aeroporto civile.

Al comunicato stampa del 9.12.2011 hanno fatto seguito una serie di dichiarazioni rilasciate alla stampa anche dall'Amministratore Delegato di SAT, oltre che genericamente riferibili alla Società o al Consiglio di Amministrazione, nelle quali si ribadiscono sempre i medesimi concetti di cui allo stesso comunicato (Il Tirreno Pisa, La Nazione Pisa, La Repubblica Firenze, del 10.12.2011; Il Tirreno Pisa, La Nazione Pisa, dell'11.12.2011).

ENAC in data 12.12.2011 ha a sua volta diramato un comunicato stampa, che nella sua prima parte riconosce l'importante potenzialità di sviluppo dell'Aeroporto di Pisa, ma nella seconda parte ribadisce, nella sostanza, i concetti già in precedenza espressi dal Presidente Riggio, circa la necessità di potenziare l'Aeroporto di Firenze, " ... *in una lettura integrata delle infrastrutture toscane, che, ove non conseguibile, porrebbe serie difficoltà al polo aeroportuale toscano nel suo insieme*".

Il Consiglio di Amministrazione di SAT ha quindi diramato una nota di replica, in data 13.12.2011, che ribadisce il ruolo dell'Aeroporto Galilei nel Piano Nazionale degli Aeroporti, che non può essere penalizzato da eventuali criticità delle infrastrutture di volo del vicino Aeroporto fiorentino.

Nella nota si legge altresì che il CdA della SAT chiede al Presidente ed all'Amministratore Delegato " ... *di dare avvio a una iniziativa nei confronti delle istituzioni preposte alla regolazione ed alla pianificazione del trasporto aereo quali, in primis, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Toscana, affinché le attività di ENAC si svolgano nel pieno rispetto di una società quotata in Borsa come SAT, titolare di una concessione totale quarantennale e responsabile dello sviluppo, in autofinanziamento, di una preminente infrastruttura aeroportuale (il Galilei) secondo i piani concertati con la stessa ENAC. Qualsiasi tentativo di declassamento dello scalo derivante da fattori esogeni allo stesso sarebbe assolutamente rigettato e combattuto da*

*SAT in tutte le sedi appropriate".*

Segue un virgolettato dell'Amministratore Delegato, che ribadisce le posizioni assunte e le dichiarazioni precedentemente apparse sulla stampa e nel precedente comunicato SAT del 9.12.2011, ancora una volta senza alcuna asprezza e nel più pieno rispetto delle prerogative istituzionali dell'ENAC.

*Ma il Presidente dell'ENAC ha letto nella nota di SAT una contestazione, " ... secondo uno schema che attenta al ruolo di garanzia e sicurezza svolto dall'Autorità per l'aviazione civile", con la precisazione che " ... ogni ulteriore dichiarazione verrà affidata alle strutture tecnico amministrative dell'ENAC, nella speranza che si voglia assumere un atteggiamento più civile e riguardoso nei confronti di atti, documenti e proposte che sono facilmente consultabili da tutti"*

Il giorno successivo è stato dato dalla stampa ampio risalto ai due comunicati (La Nazione Pisa, La Repubblica Firenze, Il Tirreno Pisa, L'Unità Toscana, Il Corriere Fiorentino, del 14.12.2011), con particolare riguardo all'affermazione contenuta nel virgolettato della Giani, di cui alla nota SAT del 13.12.2011, secondo la quale, sulla scorta di quanto peraltro suggerito espressamente dal Piano Nazionale degli Aeroporti, e riportato nello stesso virgolettato, " ... già da ora SAT si rende disponibile a esaminare la possibilità di un Masterplan del Galilei comprendente una terza pista di volo e un ampliamento delle aree per l'aeronautica civile in funzione di una più elevata capacità di traffico".

Alla luce di quanto sin qui esposto non si può non osservare che il contegno tenuto dalla SAT e dal suo Amministratore Delegato, oltre che dal Presidente e dal Consiglio di Amministrazione, è stato ancora una volta improntato al riscontro testuale degli atti e della documentazione ad oggi disponibile, dalla quale non si evince in alcun punto giustificazione o supporto alle affermazioni del Presidente di ENAC.

Il Consiglio di Amministrazione non ritiene che aver riportato e ribadito il contenuto del Piano degli Aeroporti e del suo Masterplan integri una contestazione al Regolatore, né tanto meno un attentato al suo ruolo di garanzia e sicurezza.

Nessun atteggiamento incivile o irrispettoso può essere imputato alla scrivente società, che anzi ha dovuto correre ai ripari, con ogni tempestività, all'indomani delle prime dichiarazioni rilasciate dal Presidente Riggio, ristabilendo la realtà effettuale testualmente ricavabile dal Piano degli Aeroporti, a tutela dei diritti ed interessi dei propri soci, trattandosi di una Società quotata in Borsa che –lo si ripete- ha subito, per effetto di quelle dichiarazioni, rilevanti danni economici.

In questo contesto ancor meno comprensibile appare la dichiarazione del Presidente di affidare il caso alle strutture tecnico-amministrative dell'ENAC, quasi che la SAT e/o il suo Amministratore Delegato abbiano posto in essere comportamenti censurabili o altrimenti sanzionabili.

Si è trattato di evidenziare che non esiste negli atti a disposizione di SAT alcun nesso tra i potenziali sviluppi dell'Aeroporto di Pisa e le criticità dell'Aeroporto di


Firenze, e che i due Aeroporti non risultano allo stato individuati all'interno di un sistema aeroportuale, tale da farne discendere le penalizzanti conseguenze ipotizzate per lo scalo pisano dal Presidente dell'ENAC.

In quest'ottica il Consiglio di Amministrazione conferma la consueta piena disponibilità e collaborazione di SAT ad esaminare con ENAC gli aspetti riguardanti il P.S.A. del Galilei anche in correlazione all'Aeroporto di Firenze Peretola nell'ambito di quanto già previsto dal Piano Nazionale degli Aeroporti.

Nel contempo il Consiglio ritiene che un eventuale incontro tra ENAC e SAT in merito alla sopradescritta questione dovrà riguardare, trattandosi di materie di natura prettamente strategica e pertanto non attinenti il ruolo di *accountable manager* dell'A.D. SAT, la Società stessa e non direttamente il suo Amministratore Delegato.

Nel confermare la nostra disponibilità ad un incontro in data da concordare, si rimane in attesa di una eventuale comunicazione al riguardo.

Distinti saluti.

  
Costantino Cavallaro

Allegato:  
Dossier riguardante rassegna stampa.

---

Egr. Dott. Alessio Quaranta  
Direttore Generale  
ENAC  
Viale Castro Pretorio 118  
00185 ROMA

---