



*Il Sindaco di Pisa*

Pisa, 1 dicembre 2012

- All'Assessore regionale all'Urbanistica, pianificazione del territorio e paesaggio Prof.ssa Anna Marson

**OGGETTO:** Adozione dell'integrazione al Pit per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze. Proposta d'integrazione nel procedimento per l'attuazione delle previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti

Gentile Assessore,

il Piano Nazionale degli Aeroporti approvato dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile è lo strumento a sostegno delle politiche di sviluppo della rete aeroportuale, delinea le strategie per la pianificazione infrastrutturale, onde aumentare la competitività del nostro Paese, e definisce una rete aeroportuale nazionale la cui capacità, in relazione ai traffici attesi, deve essere adeguatamente incrementata per far fronte alle crescite di traffico previste evitando in caso contrario le ovvie ripercussioni negative sull'economia e la competitività nazionale.

Il Piano disegna la rete aeroportuale nazionale individuando gli scali strategici che saranno chiamati ad assorbire la maggior parte dell'aumento di traffico previsto ed a sostenere la crescita economica del Paese associata al trasporto aereo.

Gli aeroporti di Pisa e Firenze – i due principali aeroporti toscani – sono in tale disegno indicati come “aeroporti a sviluppo correlato”. Sono così definiti

quegli scali che, essendo in gran parte al servizio del medesimo bacino di utenza, devono essere gestiti in modo sistemico, per non farli entrare in forte concorrenza e divenire quindi potenziali vittime di politiche predatorie da parte dei vettori aerei.

Il Piano per il sistema aeroportuale toscano si sofferma su tre aspetti strategici fondamentali:

- 1- conferma il ruolo dell'aeroporto di Pisa come aeroporto strategico per la Regione, per il quale è necessario intervenire sul potenziamento e migliore qualità delle connessioni ferroviarie, sul rapporto con la città e le aree residenziali al contorno;
- 2- qualifica il Vespucci come "city airport", dedicato al settore business, che non sarà in grado di assorbire quote consistenti di traffico aggiuntivo che il territorio di riferimento esprimerà nei prossimi decenni se non procederà all'adeguamento delle infrastrutture di volo. Lo stesso Piano sottolinea peraltro che, qualora non si procedesse con tali opere di adeguamento (da pianificare all'interno di un masterplan condiviso con Enac, che ne dimostri la sostenibilità ambientale e la piena condivisione con gli Enti Locali) lo scalo di Firenze non sarà più considerato strategico nella rete nazionale.
- 3- Pone importanti riserve riguardo al fatto che per i due scali, a sviluppo correlato, non dovranno essere sottovalutati gli impatti che la nuova configurazione dell'aeroporto di Firenze (con una nuova pista di volo) potrebbe avere nel tempo sull'articolazione del traffico passeggeri. La realizzazione di una nuova pista a Firenze potrebbe determinare, in assenza di coordinamento fra i due scali toscani, una competizione di natura commerciale, finalizzata a mantenere e/o spostare un vettore da un aeroporto all'altro, i cui effetti potrebbero determinare un indebolimento della quota di mercato di almeno una delle due infrastrutture oltre a possibili impatti economici negativi. In assenza di coordinamento, inoltre, la capacità delle due infrastrutture di cogliere nuove quote di mercato, coerentemente con le previsioni di crescita del traffico nella Regione Toscana, potrebbe risultare inferiore alle previsioni prospettate. Il Piano pertanto sottolinea la necessità che "gli aeroporti di Firenze e Pisa trovino forme di collaborazione ed integrazione per continuare a rispondere efficacemente alla domanda di traffico espressa dal bacino regionale sia come origine ma soprattutto come destinazione dall'estero, rafforzando e

potenziando le connessioni tra le due infrastrutture, [...] sinergie tanto più necessarie nello scenario attuale in cui il bacino di riferimento risente della concorrenza da parte dell'aeroporto di Bologna. “

In sintesi, per assicurare nel prossimo futuro alla Toscana la corretta quota dello sviluppo previsto per il trasporto aereo nazionale, non è sufficiente il mero sviluppo delle infrastrutture aeroportuali.

Si deve infatti parallelamente modificare il modello gestionale delle stesse, attraverso l'integrazione delle due Società di gestione. Il Comune di Pisa ha espresso disponibilità in tal senso con una mozione approvata dal Consiglio Comunale il 3 febbraio 2011 e il Comitato Direttivo del Patto di Sindacato dei Soci S.A.T. SpA, che mi onoro di presiedere, ha fatto propria la stessa disponibilità nella riunione dell'8 marzo 2011.

In virtù di quanto sopra esposto, si ritiene che l'attuazione delle previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti per quanto attiene ogni decisione atta a realizzare lo "sviluppo correlato" dei due scali, condizione imprescindibile per le integrazioni al Pit riguardanti la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, renda necessario integrare gli interessi rappresentati da S.A.T. SpA e dai soci della stessa società nel procedimento avviato di adozione dell'integrazione al Pit.

Pertanto resto in attesa di conoscere le misure che s'intendono adottare per consentire all'ente che rappresento, agli altri soci di S.A.T. SpA e alla stessa società una partecipazione attiva al procedimento in oggetto.

Certo della Sua attenzione, i saluti più cordiali

On. Marco Filippeschi