



Pisa, 17 gennaio 2013

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

OGGETTO: Adozione dell'integrazione al Pit della Regione Toscana per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze: integrazione nel procedimento per l'attuazione delle previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti e proposta di condizioni ritenute necessarie. Documento di sintesi per l'audizione promossa dalla Regione Toscana

DOCUMENTO DI SINTESI

Ad oggi, il Piano Nazionale degli Aeroporti approvato dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile quale 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 conseguenti 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; il potenziale di crescita al 2030 è individuato a 6-8 milioni di passeggeri/anno;
- 2- qualifica l'aeroporto 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. Il potenziale di crescita, a seguito della realizzazione della nuova pista, al 2030, è individuato in 3-4.5 milioni di passeggeri/anno. 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."

Si deve inoltre considerare la necessità di difendere e valorizzare gli investimenti realizzati, in via di realizzazione e pianificati nel prossimo triennio

da SAT SpA per il completamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale, già concordato, per quanto di competenza, con Enac, il Ministero dei Trasporti, la Regione Toscana e il Comune di Pisa. Nel caso di concorrenza diretta tra i due aeroporti, le “guerre tariffarie” e gli spostamenti di traffico che si determinerebbero potrebbero mettere a rischio la capacità di SAT SpA di produrre valore e dunque di far fronte agli oneri finanziari derivanti dagli investimenti realizzati. D'altra parte, una situazione di concorrenza diretta potrebbe riflettersi negativamente anche sui conti di ADF SpA, chiamata a finanziare un Piano di sviluppo aeroportuale non ancora definito, ma certamente bisognoso di grande impegno finanziario, vista la necessità di realizzare la nuova pista e le relative opere complementari.

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 SAT SpA, che mi onoro di presiedere, ha fatto propria la stessa disponibilità nella riunione dell'8 marzo 2011, confermando i propri indirizzi nella riunione del 6 agosto 2012.

In virtù di quanto sopra esposto, si è ritenuto 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, rendesse necessario integrare gli interessi rappresentati da SAT SpA e dai soci della stessa società nel procedimento avviato di adozione dell'integrazione al Pit e ciò si è richiesto con la nota del 1 dicembre 2012, inviata all'assessore Anna Marson.

Si sottopongono dunque alla valutazione degli uffici preposti e degli organi politici competenti le seguenti condizioni necessarie ai fini dell'adozione dell'integrazione al Pit in oggetto:

- la realizzazione di una struttura d'integrazione societaria fra le società ADF SpA e SAT SpA per mezzo di una nuova società che verrebbe ad assumere il ruolo di Holding;
- la precisazione negli atti che formano il Pit della specifica e distinta caratterizzazione operativa per ciascuno degli aeroporti, secondo le indicazioni contenute nel Piano Nazionale degli Aeroporti approvato dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile;

- la garanzia di un piano finanziario di ADF SpA di finanziamento dell'investimento necessario alla realizzazione della nuova pista di volo dell'aeroporto Vespucci e delle opere che detta realizzazione rende necessarie, con l'approvazione della programmazione degli interventi per le infrastrutture aeroportuali e per l'intermodalità;
- la garanzia esplicita negli atti che formano il Pit dell'invarianza nel tempo della dimensione in lunghezza della nuova pista di volo dell'aeroporto Vespucci e dell'uso della stessa in modo unidirezionale.

Il Sindaco

Presidente del Patto Parasociale di SAT SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Marco Filippeschi', written over the printed name.

On. Marco Filippeschi