

Pisa 26 febbraio 2019

Recante 15188
Nel foglio 26-2-2019

ORDINE DEL GIORNO: "TOSCANA AEROPORTI: QUALE SVILUPPO PER IL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO" -

Premesso che la **crescita dell'aeroporto Galilei**, durante la gestione SAT, SpA a maggioranza pubblica, è stata possibile per le capacità professionali dimostrate dal management alla guida della società e per la lungimiranza dei soci che, insieme, hanno definito le linee strategiche adeguate per garantire il massimo sviluppo sostenibile ad una infrastruttura collocata in continuità con il centro urbano;

Premesso inoltre che la collaborazione con l'Aeronautica Militare ha svolto un ruolo fondamentale nella **crescita dell'aeroporto Galilei**;

Premesso che la totalità degli **investimenti effettuati** è avvenuta in autofinanziamento o impiegando finanziamenti pubblici provenienti dal Governo (es. per la delocalizzazione del borgo di via Cariola) o dalla Regione (es. per il people mover);

Premesso che le grandi sfide intraprese sono state sempre largamente condivise con tutti i soggetti interessati, cercando di coniugare gli obiettivi specifici da raggiungere con l'interesse pubblico e il protagonismo della città e delle sue Istituzioni si è sistematicamente rapportato con livelli territoriali adeguati alle dimensioni e alle potenzialità dell'infrastruttura, con l'Area Vasta Costiera e con la Regione Toscana per misurarsi in modo appropriato con lo Stato e la Comunità Europea;

Premesso che negli ultimi anni, con il passaggio dal controllo e dalla governance pubblici a quelli privati, si sono manifestate crescenti difficoltà nei rapporti tra il socio di maggioranza e i soci pubblici, Regione, Provincia e Comune, che hanno determinato il superamento, di fatto, del metodo di definizione e condivisione delle scelte strategiche, finendo in questo modo per produrre notevoli rallentamenti nelle realizzazioni programmate (Piano di sviluppo aeroportuale) con ricadute negative sul territorio;

Rilevato che si sono determinati i seguenti punti critici:

1. Si è accumulato un grave ritardo nella realizzazione degli **investimenti programmati per la nuova Aviostazione del Galilei**, i cui lavori, per decisione del CdA, dovevano iniziare a settembre 2016. Più volte, tale ritardo, è stato messo in relazione con le crescenti difficoltà emerse per la realizzazione della nuova infrastruttura aeroportuale di Peretola, quasi a voler sottolineare una strategia inedita, rispetto al passato, che subordina gli interventi da realizzare al Galilei allo sblocco definitivo della vicenda fiorentina. Se venisse attuata questa modalità di gestione della società, si potrebbero determinare conseguenze molto negative sulla città e, più in generale, per la Toscana Costiera. Per la prima volta, dopo tanti anni di crescita, il Galilei potrebbe rischiare di non raggiungere gli obiettivi del

piano di Sviluppo Aeroportuale che prevede, entro il 2025, sette milioni di passeggeri. Se questo obiettivo dovesse essere messo in discussione, si determinerebbe un freno alla crescita dei sistemi turistici, commerciali e industriali, con effetti sull'occupazione diretta e indiretta dei nostri territori.

2. Si evidenzia il sostanziale abbandono del progetto della **Cittadella Aeroportuale** – nuovo centro congressi-eventi e centro di servizi, previsto con collegamento presso la stazione intermedia del People Mover –, oggetto di una variante al Piano Strutturale concordata e condivisa con la Regione, apprezzata dalla società di gestione, dopo il tentativo respinto dal Consiglio Comunale di superare il vincolo alla realizzazione prioritaria della previsione d'interesse pubblico del progetto (per evitare che il progetto configurasse il rischio una mera speculazione immobiliare a favore di una società che, per altro, nel corso della realizzazione della programmazione, era diventata a controllo privato).
3. Si sono determinate difficoltà nel rapporto con i lavoratori e le organizzazioni sindacali, in conseguenza dell'avvio della **esternalizzazione dei servizi a terra e di quelli per la sicurezza**, che hanno fatto scaturire una dura vertenza sindacale. E' utile ricordare i contenuti della relazione semestrale del Ministro delle Infrastrutture del Governo Gentiloni, inviata al Parlamento, sull'andamento del processo di liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili: «La concorrenza che si è sviluppata nel settore dei servizi di assistenza a terra ha, spesso, provocato fenomeni di riduzione dei margini operativi e difficoltà a mantenere i livelli occupazionali con possibili riflessi negativi sulla qualità dei servizi offerti. E' da evidenziare che il settore dei servizi di assistenza a terra, essendo un settore cosiddetto "labour intensive", cioè ad alta intensità di manodopera, implica situazioni di notevoli criticità occupazionali in condizioni di diminuzioni di traffico aeroportuale o di riduzione dei costi». E' essenzialmente per queste ragioni e, più in generale, per un'attenzione alla tutela della sicurezza del lavoro, del trattamento economico dei lavoratori e della qualità del lavoro, che tale processo di esternalizzazione deve essere contrastato, anche perché potrebbe determinare un peggioramento della qualità dei servizi erogati sul versante della sicurezza degli utenti.
4. Negli ultimi anni si è registrato un disagio crescente nei quartieri di San Giusto-San Marco-San Ermete-Pisanova-Cisanello-Ghezzano, a causa del crescente **inquinamento acustico e ambientale**, per l'intensificarsi dei voli in decollo e atterraggio verso e da terra, anche in situazioni di vento che non dovrebbero prevedere questa scelta. E' cresciuto il malumore di cittadini, che si sono organizzati in gruppi e comitati, che hanno contestato questi fatti, rivolgendosi ai Comuni di Pisa e San Giuliano e all'ARPAT. In questo modo, si rischia di vanificare il lavoro di attenzione, pianificazione e programmazione, fatto dal Comune, nel corso degli anni, nella consapevolezza che, un aeroporto "collocato in città", ha bisogno di

essere costantemente governato. Lo sviluppo del Galilei e la conseguente crescita dei volumi di traffico deve essere coniugato con la tutela della salute dei cittadini, con una costante attenzione al territorio. E' necessario garantire la disponibilità e la conoscenza dei dati sul rumore aeroportuale e, più in generale, dei livelli di inquinamento ambientale e, per questo, Toscana Aeroporti deve mettere a disposizione il Piano di Risanamento Acustico mentre, il Comune, deve mettere a verifica il Piano di Classificazione Acustica, tenendo conto anche degli studi effettuati da ARPAT, così come richiesto nel dicembre 2017 dal Consiglio Comunale. Al disagio dei cittadini si deve rispondere con la piena osservanza delle regole per la diminuzione dell'impatto acustico delle attività aeroportuali, a partire dalla limitazione dei decolli e degli atterraggi verso e da terra, alle condizioni atmosferiche che li giustificano, con il potenziamento del sistema di monitoraggio, con il rispetto della zonizzazione acustica aeroportuale e delle nuove procedure antirumore – decollo ICAO A, più ripido e quindi di minore impatto – e la piena valorizzazione dell'allungamento delle piste di volo già realizzato, secondo gli atti già approvati dalla Commissione Aeroportuale, presieduta da ENAC e composta da Ministero dell'Ambiente, 46ma Brigata Aerea, Comune di Pisa, Regione Toscana, ARPAT, USL e Toscana Aeroporti e con nuovi provvedimenti che si rendano necessari.

5. Anche per queste ragioni è utile ricordare che, l'ipotesi della **terza pista da realizzare al Galilei**, venne sollevata negli anni '90, con l'attenzione della società di gestione e delle istituzioni, partendo dal fatto che, l'aeroporto di Pisa, era considerato lo scalo strategico tra Roma e Milano e, per questo, si trattava di garantirne lo sviluppo in un quadro di massima sostenibilità. Il tracciato di una nuova pista a sud, in posizione obliqua rispetto alle piste esistenti, avrebbe determinato un impatto ambientale marginale sulla città visto che, le operazioni di atterraggio e decollo dei veicoli, avrebbero interessato il mare. Oggi sarebbe utile rilanciare queste verifiche, approfondirle, anche in ordine alla pianificazione strutturale di area, incardinando un procedimento amministrativo che coinvolga la Regione, puntando ad una ipotesi di fattibilità che potrebbe davvero garantire uno sviluppo sostenibile e di prospettiva strategica allo scalo pisano.
6. Si stanno accumulando ritardi nell'attuazione degli obiettivi posti dalla Mozione approvata nel 2016 dal Consiglio Regionale sul **potenziamento e la qualificazione dei collegamenti ferroviari Pisa-Firenze**. Per questo è necessario rilanciare con forza un'adequata iniziativa politica e istituzionale, la più unitaria possibile, per definire e valutare un progetto, da realizzare nei tempi più brevi, così come richiesto al Gruppo Ferrovie dello Stato dal Presidente Rossi. Con l'entrata in esercizio del Pisamover, la linea ferroviaria tirrenica, ha a disposizione una traccia liberata a favore dei treni veloci e dei pendolari. Gli obiettivi sui quali occorre produrre un'accelerazione, coerente con la ragione strategica del People Mover, la

stessa che ha consentito che l'intervento fosse finanziato dall'Unione Europea, sono:

- portare a termine gli interventi di velocizzazione dei servizi, per migliorare il collegamento ferroviario Pisa-Firenze, a partire dagli investimenti che il PRIIM ha previsto all'infrastruttura, migliorando anche interconnessioni con la linea Tirrenica e, più in generale, con i collegamenti dell'Area Costiera;
- lavorare a una possibile differenziazione dell'offerta ferroviaria tra quella destinata ai pendolari e quella per i turisti, con carrozze adeguate e spazi attrezzati per il trasporto bagagli, anche con il miglioramento del materiale rotabile;
- attestare i treni da e per Firenze al 13° binario, in adiacenza alla Stazione del Pisamover, in modo da migliorare la connessione tra l'Aeroporto, i Parcheggi Scambiatori e la Stazione Ferroviaria, tenendo conto che, la Linea Pisa-Firenze, ha come utenti principali i pendolari e i turisti;
- lavorare ad un coordinamento della programmazione dei servizi ferroviari e di quelli aerei, per garantire la piena integrazione fra treno e aereo, favorendo l'intermodalità;
- definire, quale obiettivo strategico di valenza nazionale, validato dai rilevamenti dei flussi (analisi dei "big data" che confermano la dimensione metropolitana di livello europeo dell'"Arno Valley") un Masterplan che preveda la possibilità di una nuova linea ferroviaria dedicata Pisa-Firenze in modo da diversificare i servizi veloci da quelli di tipo metropolitano.

7. Negli ultimi mesi si è andata complicando la **vicenda People Mover**, a causa di un sostanziale blocco delle decisioni del Comune. Il Pisamover è un sistema di trasporto passeggeri a basso impatto ambientale, secondo le strategie dell'Unione Europea, condivise dai proponenti il sistema alla presentazione del progetto e con l'Accordo di Programma, con 2 milioni di euro risparmiati, per la minore produzione di anidride carbonica, polveri sottili, riscaldamento globale, rispetto ai sistemi di mobilità attuali. Ora è interesse delle istituzioni e dei proponenti che il People Mover funzioni e raggiunga gli obiettivi posti dal progetto e dal piano trasportistico, a suo tempo elaborati da SAT e condivisi dalla Commissione Europea, in coerenza con quello più ambizioso di diminuire drasticamente il numero dei veicoli su gomma circolanti in città e sulle tratte stradali d'accesso all'Aeroporto. Il piano trasportistico prevedeva che, i passeggeri bus totali, con l'entrata in esercizio del People Mover, passassero dal 19,8% all'1,9% del totale dei passeggeri aeroportuali. Ora i passeggeri bus sono circa 600.000 l'anno, il 12% dei 5.000.000 di passeggeri aeroportuali, invece dei circa 95.000 (pari all'1,9% di 5.000.000). Fin dai primi mesi del 2016, si è perseguito il trasferimento dell'attestazione dei bus nella zona del

parcheggio scambiatore, in conformità a uno studio di fattibilità, a suo tempo redatto da Toscana Aeroporti in vista dell'inizio dei lavori per la nuova Aviostazione. Le difficoltà emerse nella ricerca di un accordo devono essere superate. Gli atti emanati dal Comune – in primis un ordinanza dirigenziale che regola la mobilità – sono coerenti con quanto previsto nel Piano Trasportistico recepito nell'allegato XXI dell'Accordo di Programma e negli atti di gara, per garantire il raggiungimento degli equilibri di gestione previsti. Era ed è interesse di tutti, concedente, concessionario e Toscana Aeroporti, raggiungere intese e ottimizzare il concorso nello svolgimento delle funzioni di un sistema molto complesso, di preminente interesse strategico-economico e di forte impatto sul quartiere dove l'Aeroporto è insediato, superando la concorrenza dei bus con la combinazione people mover-treno, elemento cardine del progetto realizzato e preconditione del finanziamento dell'opera. La coerenza con le previsioni iniziali, che indicavano la centralità della connessione Aeroporto-Stazione Fs, impone la necessità di attestare i bus ai parcheggi scambiatori e di migliorare il trasporto ferroviario. Fino ad ora tutti i ricorsi alla suddetta ordinanza e anche alla Delibera Comunale che disciplinava la sosta oltre le 18 ore ai parcheggi scambiatori, ha visto i ricorrenti che avevano impugnato tali atti, Toscana Aeroporti, ENAC e le Compagnie dei Bus, soccombere sistematicamente. Sono state emanate otto sentenze dal TAR e dal Consiglio di Stato, tutte favorevoli al Comune. E' necessario che il Comune persegua la strada dell'accordo tra le parti tutelando però gli interessi pubblici e di controllo conseguenti all'ordinanza comunale che, dal 19 aprile 2018, prevedeva lo spostamento dei bus al Parcheggio di Via Aurelia. I mancati controlli da luglio 2018 in poi, hanno determinato una diminuzione consistente dei passeggeri bus e, questa situazione, precostituisce una condizione di danno per il Comune e il rischio, da scongiurare, che siano i cittadini pisani a pagare per le conclamate inadempienze delle prescrizioni dell'Accordo di Programma. Se da oggi e per il futuro il People Mover fosse messo nella condizione prevista dal progetto iniziale e dal piano trasportistico, documenti a base della gara e della domanda di sostegno all'Unione Europea per il finanziamento pubblico erogato, le prospettive sarebbero assai diverse, il risultato di gestione sarebbe sostanzialmente in linea con le previsioni e gli interessi del Comune sarebbero appieno tutelati.

8. Le conclusioni della recente Conferenza dei Servizi sul **potenziamento dell'Aeroporto di Firenze** con la previsione anche di una nuova **pista di 2.400 metri** parallela all'Autostrada A1 inducono a sottolineare che tale scelta non può comunque essere considerata la premessa per una modificazione degli indirizzi strategici sulle caratteristiche e sul ruolo degli aeroporti di Pisa e Firenze all'interno del sistema aeroportuale toscano, aeroporti che devono comunque svilupparsi in sinergia e senza dare alcuno spazio a visioni concorrenziali o conflittuali

Il Consiglio Comunale di Pisa

In base a quanto indicato nelle considerazioni in premessa e negli otto punti critici elencati

impegna il Sindaco e la Giunta

ad intraprendere tutte le iniziative necessarie a superare le criticità che si sono manifestate e a riferire, tempestivamente, al Consiglio Comunale sulle azioni messe in campo e sulle intese registrate con tutti i soggetti interessati.

Per il Gruppo PD – il capogruppo G. Pizzanelli

