



COMUNE DI PISA

DIREZIONE-12 Gare e contratti - Organizzazione e personale - Servizi istituzionali - Consiglio comunale

MOZIONE AL CONSIGLIO COMUNALE

Numero Proposta	Data
75	14/11/2022

OGGETTO: MODIFICA DEL PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI E DEL MASTERPLAN DI TOSCANA AEROPORTI - PRESENTATA DAL CONS. AULETTA (DIRITTI IN COMUNE) IN DATA 14/11/2022

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 traguardando 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 couso 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 dovranno pervenire alla Direzione Generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari, entro il 21 novembre.

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

Critica le modalità di individuazione degli aeroporti di particolare rilevanza strategica in particolare per quanto concerne l'esclusione dello scalo Pisa.

Chiede, quindi, una modifica del Piano che includa anche lo scalo pisano come scalo di particolare rilevanza strategica in connessione con lo scalo di Peretola.

Impegna il sindaco e la Giunta attraverso gli uffici competenti ad inviare una osservazione al Piano, entro il 21 novembre, in cui sia il sistema aeroportuale toscano comprensivo dei 2 scali di Pisa e Firenze ad essere indicato nell'ambito gli scali di particolare rilevanza strategica.

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 una modifica del masterplan di Toscana Aeroporti che

cancelli questa previsione.

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.

Chiede di utilizzare le risorse pubbliche previste per la nuova pista di Peretola per finanziare urgentemente il progetto di potenziamento della linea 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

–