



Il Sindaco di Pisa

Prot. n. 34209

Pisa, 21 maggio 2014

- All'Ing. Roberto Naldi, Corporation America Italia S.r.l.

OGGETTO: Comunicazioni del Patto parasociale di controllo di SAT S.p.A.

Gentile Ingegnere,

nella mia qualità di Presidente del Patto parasociale di controllo di SAT S.p.A sono a comunicarLe che l'odierna riunione dell'Assemblea del Patto ha confermato le decisioni assunte dalla riunione del Comitato Direttivo del 10 maggio 2014.

Su mandato dell'Assemblea le inoltro, allegato alla presente, il documento di "Premessa" alla proposta per un patto di co-governance fra i soci rappresentati nel Patto parasociale di controllo di SAT S.p.A. e Corporation America Italia S.r.l., confermando la valenza positiva dell'iniziativa già intrapresa e confermata dall'Assemblea del Patto per giungere ad un governo condiviso della società.

Certo della Sua attenzione, saluti cordiali


On. Marco Filippeschi

PUNTI ESSENZIALI PER UN NUOVO PATTO FRA I SOCI DEL PATTO MAGGIORITARIO DI CONTROLLO DI SAT

Premessa

La complessità del processo d'integrazione societaria risiede in primo luogo nelle condizioni sequenziali previste dalla disciplina legislativa vigente, nazionale e regionale e dalla regolazione dell'Unione Europea, che nessuna istituzione e nessuna società di gestione può eludere;

- la Regione non ha ancora concluso l'iter per l'approvazione dell'integrazione al P.I.T. e non si può pervenire a forme di integrazione societaria che non abbiano il presupposto legittimante, che non può che essere il *Masterplan* degli aeroporti toscani, parte integrante del P.I.T., oggi solo adottato (delibera di C.R. n. 74 del 24.07.2013);
- il socio industriale ha un legittimo interesse a veder rafforzata la sua posizione nella società e a dare il suo contributo all'integrazione della gestione, ma ciò può fare solo sulla base di un chiaro quadro di riferimento dello sviluppo aeroportuale e non sulla base di un atto adottato o di previsioni di adeguamento infrastrutturale discordanti, quali sono quelle oggi contenute nel Master Plan di AdF (si veda l'appendice A-Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 indicata nella Variante al P.I.T. - R09 del *Masterplan* 2014-2009) e nei documenti dell'OPA, per non dire del raffronto a quelle contenute negli atti regionali di programmazione attualmente ancora in vigore (il P.I.T. vigente è quello approvato con delibera di C.R. n. 72 del 24.07.2007); ma si vedano anche i documenti di programmazione economica e finanziaria -DPEF per gli esercizi 2013 e 2014, nonché il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità- PRIIM, approvato delibera di C.R. n. 18 del 12.02.2014, doverosamente coerente con le previsioni del P.I.T.);
- anche SAT, oltre a voler giustamente garantire condizioni di sviluppo non insidiate da dannose competitività, dovute ad adeguamenti infrastrutturali - una pista di volo lunga 2400 metri - che, anche per esplicita ammissione del Presidente della Giunta Regionale, sarebbero contraddittori con le caratterizzazioni degli aeroporti toscani volute dalla Regione e dannosi per l'integrazione dei due scali in un unico sistema, deve vedere aggiornate, sulla base del suo compiuto Piano di Sviluppo Aeroportuale, le previsioni contenute

nel *Masterplan* degli aeroporti toscani, oggi invece così generiche per l'Aeroporto di Pisa (si vedano gli allegati A4 e A5 del P.I.T. adottato);

- al di là delle valutazioni di contenuto che si possano fare, gli strumenti di pianificazione necessari e propedeutici all'attuazione dei disposti delle concessioni aeroportuali non possono essere sostituiti da un atto puramente volontaristico del socio industriale, disancorato dal disegno pubblico dell'integrazione;
- l'ENAC viene chiamato a rendere un parere nel febbraio 2012 e lo rende favorevolmente alla pista di 2000 metri (documento Aeroporto di Firenze "Amerigo Vespucci" - "Valutazione delle due Ipotesi con orientamento 09/27 e 12/30");
- su quel parere viene costruito il P.I.T. poi adottato;
- successivamente, nell'ottobre del 2013, l'ENAC propone una osservazione al P.I.T., dicendo che la pista di 2000 metri sarebbe inadeguata per i voli che "opereranno" su Firenze anticipando così, inopinatamente, il *Masterplan* di AdF che a quel momento non era stato presentato né approvato (si veda il richiamato documento relativo al *Masterplan* di AdF);
- un cambiamento infrastrutturale di così radicali implicazioni territoriali e concorrenziali - secondo i contenuti esplicitati dal Master Plan di AdF, dalle dichiarazioni dell'Ad della stessa società e dai tecnici di SAT che ne hanno attestato l'impatto - implicherebbe senza alcun dubbio il riavvio dall'inizio dell'iter dell'integrazione al P.I.T. e tutte le valutazioni implicate dallo stesso iter;
- l'integrazione "richiesta" dal Piano Nazionale Aeroporti - la "gestione unica" - non specifica quali voli opereranno su Firenze, ma il P.I.T. adottato dalla Regione assume, in coerenza con fondamentali atti di programmazione, Programma Regionale di Mandato in primis, che l'Aeroporto Vespucci è un "city airport" (ma in tal senso si vedano anche il P.I.T. vigente, la Variante adottata ed il PRIIM);
- l'ENAC non ha poteri di "progettazione" dell'integrazione e dunque non può che limitarsi a prendere atto delle richieste che gli pervengono dalle società di gestione, quando queste siano coerenti con le prescrizioni tecniche e di sicurezza vigenti, né ha poteri conformativi dei piani urbanistici;

- la AdF non può certo chiedere, allo stato, più di quanto è scritto nel P.I.T. vigente e dunque nel Piano regionale degli aeroporti;
- il P.I.T. adottato, per altro, non essendo ancora approvato, fa scattare solo misure di salvaguardia;
- di fatto oggi è in vigore una programmazione che non contempla neppure una pista di 2000 metri, qual è quella prevista dal P.I.T. adottato.

In questa situazione appare chiaro:

1. che prima della decisione di ogni scelta e modalità d'integrazione e di unificazione della gestione devono essere compiutamente definiti gli atti di programmazione, a partire dall'approvazione definitiva dell'integrazione al P.I.T.;
2. che serve un coordinamento fra la Regione e le istituzioni competenti, tenendo di conto che gli enti interessati hanno poteri d'impulso che possono esercitare (conferenze di servizi) e che gli intenti espressi da questo coordinamento, se sono conformi al Piano Nazionale degli Aeroporti, a legislazione vigente devono essere assunti e fissati dal Governo, dopo utile confronto;
3. che, a valle di questo processo, risulta necessaria un'iniziativa di realizzazione di un piano industriale unico posta in capo ai CdA delle due società;
4. che per sviluppare il consequenziale, obbligato, percorso descritto, con le garanzie strategiche richieste dai soci di SAT di natura pubblica e dalla Fondazione Pisa, serve tempo, da determinarsi con l'approntamento di un cronoprogramma impegnativo;
5. che per mettere utilmente alla prova il rapporto fra i soci del Patto parasociale di maggioranza di SAT e il socio industriale, per ottimizzare l'impiego del tempo necessario a realizzare l'integrazione e preparare scenari futuri, evitando ogni forzatura intempestiva rispetto alla concreta realizzazione degli obiettivi e conflittuale, può essere utile la sottoscrizione di un nuovo Patto, un patto di co-governance, mantenendo la maggioranza delle azioni in testa ai soci pubblici e alla Fondazione Pisa, secondo le decisioni già assunte dal Patto.

Pisa, 21 maggio 2014.