ADP e CPATA. Aeroporto. E' sbagliato isolare il Consiglio Comunale di Pisa

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
E COMITATO PICCOLI AZIONISTI TOSCANA AEROPORTI

a tutti i quotidiani locali e nazionali

Pisa, 22 Dicembre 2020

Oggetto: E' sbagliato isolare il Consiglio Comunale

Avevamo eccepito riserve sulla decisione unilaterale di CAI, comunicata ai mercati a nome di altra società di cui è socia, dell'iniziativa presa nei confronti di uno dei soci pubblici di Toscana Aeroporti (TA), il Comune di Pisa. Non condividiamo né la decisione, né la prassi seguita e prendiamo atto della successiva approvazione all'unanimità del CDA di TA (quindi anche del rappresentante della Camera di Commercio di Pisa) insieme al Collegio Sindacale, dell'irrituale precedente iniziativa unilaterale di CAI, di interrompere i rapporti istituzionali col Consiglio comunale di Pisa, il più alto consesso cittadino delegato a rappresentare le istanze dei suoi cittadini-azionisti pubblici di TA, ma anche azionisti pubblici della Regione Toscana, l'istituzione che dovrebbe erogarle 20 milioni (10 nel 2020 e 10 nel 2021), per poter anticipare ai dipendenti la Cassa integrazione, in scadenza a marzo, che dovrebbe poi essere ristorata a Gennaio, dagli appositi fondi europei del SURE.

Non rammentiamo se lo Statuto della SAT, modificato con l'incorporazione di AdF, in TA, prevedesse la facoltà per il Collegio Sindacale di approvare insieme al CDA tali decisioni restrittive nei confronti di organi decisionali di un socio pubblico, in quanto, a nostro avviso, il Collegio dovrebbe essere investito di mero controllo della legalità e la mozione

del Consiglio Comunale a noi risulterebbe approvata seguendo l'iter di legge. Sarebbe utile pertanto che le Commissioni di Garanzia comunale e regionale lo verificassero, magari con l'Audizione di TA, in Regione, per il prosieguo dei rapporti istituzionali.

Avevamo suggerito alla Regione Toscana di supportare TA riacquistandone azioni, per valorizzare la partecipazione dell'azionariato pubblico e non incorrere così in procedimenti d'infrazione europei, sulla concorrenza ed aiuti pubblici, nell'erogazione di fondi.

Ignoriamo se l'iniziativa di CAI influenzerà i mercati più della dialettica sorta in Consiglio Comunale, ma quello che stupisce è il silenzio dei soci pubblici pisani e regionali sulla querelle, che invece vede a sostegno del Consiglio comunale pisano, pronunciamenti di altri sindaci e l'avvilimento dell'ex direttore della Nazione Giuseppe Mascambruno, per l'isolamento vissuto dai pisani che si oppongono a ciò che egli definisce "il ricatto della Toscana al lampredotto", ma ancor più deprimenti sono i sermoni di politici locali sul campanilismo pisano.

Smettano di predicare e facciano autocritica per aver sottovalutato il fuoco che covava da lungo tempo sotto le ceneri ed ora affiorato a seguito delle reiterate rivendicazioni pisane sull'ampliamento del terminal, purtroppo più volte annunciato e mai iniziato, ma già previsto da SAT ed ENAC, in autofinanziamento dal 2014, come Pisa ha sempre fatto per lo sviluppo del Galilei, rinunciando però a reimpiegarne gli utili per realizzare altre opere cittadine come: strade, fogne, scuole, ecc.

L'aeroporto è un bene pubblico costruito con i soldi che i pisani v'investirono nel '900 e soprattutto nel 1937, contraendo un grosso mutuo puntualmente onorato. La sua gestione è prevalentemente di competenza della 46^a Brigata Aerea, che ha sempre fornito supporto allo scalo civile, collaborando ai suoi successi. L'area dell'Aerostazione e suoi parcheggi è gestita in concessione quarantennale da Toscana Aeroporti, società che ha in portafoglio azioni pubbliche

pisane comunali, provinciali e regionali.

Interrompere i rapporti con la massima istituzione pisana, paradossalmente equivale al comportamento di una banca che non vuol più aver rapporti con suoi clienti, continuando però a mantenerne in cassa i depositi.

Da tempo suggerivamo d'iniziare i lavori della 1^ Fase d'ampliamento del terminal, da 37 Milioni, durante il periodo pandemico, imitando l'esempio di Linate che, approfittando del lockdown, ha effettuato i lavori d'adeguamento dello scalo, resistendo anche alle pressioni di Alitalia, che ne chiedeva la riapertura. La partenza dei lavori avrebbero evitato i problemi attuali, anche perché tali lavori sono suggeriti dal Piano decretato dal Governo: "Italia Veloce", che prevede interventi sui Terminal passeggeri per il miglioramento della security ed interventi a supporto del passeggero, per migliorare la qualità del servizio e la Travelling Experiences in generale.

Siamo stati spesso ignorati o oggetto di filippiche, anche da parte di fuoco amico, che ci qualificava campanilisti e contrari allo sviluppo del Vespucci. Non è vero. Abbiamo sempre chiesto il rispetto degli impegni presi e che Firenze sviluppasse l'attuale aeroporto con strutture da City Airport, ottemperando alle prescrizioni ministeriali della VIA 0676, del 2003, l'unica tuttora approvata ed obbligatoria e confermata anche da un Decreto Decisorio del Presidente della Repubblica. Le opportunità offerte da tale VIA avrebbero permesso anche l'allungamento della pista a circa 2000m, analogamente alla lunghezza del PIT del 2013, senza modificare l'equilibrio e sottrarre terreno al Parco della Piana ed entrare in conflitto con i suoi cittadini. Perché Firenze non l'ha fatto? Avrebbe anticipato quanto ora previsto dal New Green Deal UE: Migliorare le infrastrutture esistenti, senza consumare nuovo suolo. Avrebbe avuto più movimenti aerei, grazie alla via di rullaggio (non prevista dal nuovo progetto), migliorando il Coefficiente di Utilizzazione dell'attuale pista e si sarebbe sviluppata già 17anni fa, spendendo meno dei 400milioni previsti per il nuovo progetto,

oltre ai soldi pubblici richiesti per realizzare le opere
ancillari.

Per l'Associazione Amici di Pisa

Dr. Franco Ferraro

Per il Comitato Piccoli Azionisti TA

Dr. Gianni Conzadori