

ADP e CPATA. SVILUPPO AEROPORTUALE E MERCATO

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA

e COMITATO PICCOLI AZIONISTI di TOSCANA AEROPORTI

AGLI ORGANI DI STAMPA LOCALI E NAZIONALI

Pisa, 7 Marzo 2021

Oggetto: SVILUPPO AEROPORTUALE E MERCATO

Esattamente un anno fa rispondemmo a chi chiedeva di: “passare immediatamente ai fatti, dopo 40 anni di ripensamenti sul nuovo aeroporto di Firenze”, che i problemi si devono affrontare con raziocinio, senza condizionamenti e analizzando solo i fatti. Proprio i 40 anni passati senza realizzare un progetto sostenibile, dovrebbero indurre a far tesoro delle esperienze nel frattempo maturate, soprattutto alla luce delle Sentenze del TAR e del Consiglio di Stato e la costituzione in mora dell'Italia, da parte della UE, che ha giudicato carente la sua legislazione sulla VIA, per non aver recepito in modo soddisfacente nell'ordinamento nazionale la Direttiva UE 52/2014.

Ricordiamo che, nel 2016, l'ex Pres. ENAC Vito Riggio, relativamente ai tempi impiegati dal Ministero dell'Ambiente, per il rilascio della VIA, disse: “Danneggiati siamo noi prima della Società. Mi aspettavo una bella accelerata. Nei paesi seri si dice sì o no, non si trascinano le cose”, a cui e rispose l'allora Ministro dell'Ambiente: “Non è compito di un Ministro imporsi con i tecnici, se lo facessi violerei la legge, visto che la Commissione di VIA è organismo tecnico autonomo che prescinde da valutazioni di tipo politico e fa riferimento esclusivo a dati scientifici di sostenibilità ambientale dell'opera”.

Già un anno prima i tecnici della Commissione di VIA regionale toscana, avevano emesso sul progetto il parere:110/2015, “Parere Negativo-Incompatibile”. La risposta a

Riggio è stato un no ripetuto.

A tali considerazioni tecnico-legali si sono ora aggiunti i problemi creati dal lockdown pandemico, che ha colpito le compagnie aeree mondiali. Alcune sono fallite. Altre si sono ridimensionate, fra cui Lufthansa, il cui CEO, Carsten Spohr, ha dichiarato: "L'Italia è il nostro principale mercato europeo per i voli e il secondo dopo gli Stati Uniti nel mondo e quindi una partnership commerciale con Alitalia è nei nostri piani.

La situazione nella compagnia sta cambiando e ci aspettiamo un dialogo più stringente nelle prossime settimane". L'accordo porterebbe l'ingresso di Alitalia in Star Alliance. La partnership è però condizionata dall'intervento statale e dal prestito concesso alla compagnia che limita al 10% la partecipazione in altre società. Spohr prevede di ritornare al 90% dell'offerta del 2019, solo nel 2025.

Lufthansa si sta ridimensionando, per dimostrare ai mercati la sostenibilità del suo progetto, che prevede di tornare al 70% della capacità pre-crisi, con una compagnia più piccola, assicurando, nel lungo termine, il posto di lavoro a 100.000 dipendenti. ITA, la nuova Alitalia, nel CDA, svoltosi il 2 marzo cm, ha discusso un nuovo Business Plan, riducendo a 45-47 gli aerei (1/10 di quelli di Ryanair) e 4.500-4.900 i dipendenti, rispetto al Piano di fine 2020, che prevedeva 52 aerei e 5.200-5.500 dipendenti, la metà di quelli ora in amministrazione straordinaria.

Le prospettive analoghe delle Compagnie di Bandiera, cosa insegnano? Entrambe hanno ottenuto interventi di Stato e prestiti, che le obbligano a presentare Piani industriali credibili.

Il piano lo sviluppo del Vespucci, proposto con il Master Plan 2001 2010, da Aeroporto di Firenze (AdF), fu approvato col Decreto del Ministero dell'Ambiente di VIA 0676, del 2003, con prescrizioni obbligatorie, confermate anche da un Decreto Decisorio del Presidente della Repubblica. Esse avrebbero offerto l'opportunità di allungare la pista sul sotterramento parziale dell'A11 (tuttora fattibile con i lavori della terza

corsia) e di svilupparsi già 18 anni fa, evitando i contenziosi tuttora in atto! Essendo l'unica VIA vigente, attuarla risponderebbe alle esigenze di sviluppo e di adeguamento alle attuali e prossime esigenze di mercato.

Per il Comitato Piccoli Azionisti T.A. Dr. Gianni Conzadori
Per l'Associazione Amici di Pisa Dr. Franco Ferraro