

Ordine del giorno: Fusione Sat-Adf

Tenuto conto delle valutazioni e delle posizioni assunte dal Consiglio comunale di Pisa con gli ordini del giorno approvati nelle sedute dell'8 maggio e del 29 maggio del 2014.

Tenuto conto della decisione di Enac di realizzare per l'aeroporto di Peretola una pista da 2400 metri, decisione contenuta anche nel masterplan di Adf, e nel "Documento informativo di Sat relativo alla fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.P.A in SAT" e sostenuta a più riprese dallo stesso Governo per bocca del Viceministro delle Infrastrutture, Riccardo Nencini.

Tenuto conto che nel masterplan di Adf dei 336 milioni di euro di investimenti previsti il 50% dovrebbe essere coperto con finanziamenti pubblici, e in particolare il management di Adf ritiene, secondo quanto contenuto nel "Documento informativo di Sat relativo alla fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.P.A in SAT" che la società:

- a) "possessa i requisiti per beneficiare di aiuti di Stato nella misura massima del 50% del totale dei propri investimenti in infrastrutture aeroportuali, secondo quanto disposto dalla Comunicazione della Commissione Europea recante "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" (G.U. C 99 del 4 aprile 2014)";
- b) "possa avvalersi degli strumenti concessi dall'articolo 3, comma 2, del Decreto Legge 12 settembre 2014 n. 133, convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 novembre 2014 n. 164 (cd. decreto "Sblocca Italia"), che ha inserito gli interventi infrastrutturali sull'aeroporto di Firenze tra quelli che possono beneficiare dei finanziamenti a valere sul fondo istituito nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ai sensi dell'articolo 18, comma 1, del Decreto Legge 21 giugno 2013 n. 69. Tuttavia, le concrete modalità di erogazione del finanziamento sono rimesse a un successivo decreto che dovrà essere adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze. Alla Data del Documento Informativo tale decreto non è stato ancora adottato".

Preso atto di quanto si afferma a pag.14 del "Documento informativo di Sat relativo alla fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.P.A in SAT": "Nell'ipotesi in cui (i) i suddetti finanziamenti pubblici non fossero erogati o non lo fossero secondo l'ammontare e le tempistiche attesi; (ii) i soggetti privati terzi non adempissero alle proprie obbligazioni e non realizzassero gli investimenti previsti o li realizzassero in misura ridotta rispetto a quella necessaria o secondo tempistiche non congrue; (iii) il processo autorizzativo ministeriale di ciascun Masterplan subisse ritardi o ne richiedesse la modifica dei contenuti; (iv) Toscana Aeroporti non fosse in grado, senza motivazione, di implementare i Masterplan e l'ENAC, in conformità a quanto previsto dall'art. 13 del D.M. 12.11.1997 n. 521, avviasse il procedimento di revoca della concessione ai sensi dell'art. 14 della Convenzione AdF e dell'art. 14-bis della Convenzione SAT, potrebbero aversi effetti negativi sulle prospettive e sulla situazione finanziaria, economica e patrimoniale di Toscana Aeroporti."

Tenuto conto del parere redatto da Moore Rowland Bompani, richiesto dallo stesso Comune di Pisa, in cui nelle conclusioni, tra le altre cose, si afferma a pag.23: "Occorre tuttavia precisare che il progetto si fonda su assunti sottoposti a determinate condizioni, come già adeguatamente specificato nello stesso Documento Informativo. In particolare per i finanziamenti pubblici, qualora per gli stessi non vi fosse sufficiente certezza parrebbero accentuarsi i profili di aleatorietà del piano con particolare riguardo alle dinamiche finanziarie".

Tenuto conto di quanto contenuto nell'allegato D: "Relazione di ProcewaterhouseCoopers S.p.A quale esperto di cui all'articolo 2501-sexies del codice civile" in merito alla fusione di Sat e Adf in particolare quanto affermato a pag. 26: "La crisi finanziaria internazionale in atto ha manifestato e continua a manifestare impatti significativi sullo scenario macroeconomico e sul sistema finanziario in particolare. Considerate le caratteristiche delle metodologie valutative sviluppate dai Consigli di amministrazione ai fini della determinazione del Rapporto di Cambio non si può escludere che il perdurare della crisi e la sua evoluzione ad oggi non prevedibile, possano avere un impatto, anche significativo, sui valori economici determinati ai fini dell'operazione".

Tenuto conto che nel "Documento informativo di Sat relativo alla fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.P.A in SAT" si prevede per l'aeroporto di Firenze la nuova pista di volo da 2400 metri e in particolare "il piano prevede l'operatività della nuova pista entro il 2017".

Preso atto di quanto si afferma a pag.13 del suddetto "Documento informativo di Sat relativo alla fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.P.A in SAT": "Benché approvati dalle società di gestione e da ENAC, alla Data del Documento Informativo, entrambi i Masterplan restano soggetti a diverse autorizzazioni ministeriali tra cui le verifiche d'impatto ambientale e, ove applicabile, l'emissione del provvedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) da parte del Ministero dell'Ambiente".

Considerato che un eventuale intervento pubblico di cofinanziamento per la realizzazione della nuova pista di Peretola, oltre a costituire una probabile violazione delle norme europee sulla libera concorrenza, introdurrebbe un vulnus rispetto a priorità ben più evidenti e di interesse collettivo per l'intera Regione Toscana, tra cui quelle legate alle problematiche del trasporto pubblico locale, nonché confliggerebbe con quanto stabilito in sede di adozione della variante al PIT da parte del Consiglio Regionale della Toscana.

Considerato altresì che un intervento di tale portata e nelle modalità previste (intervento pubblico incluso) avrebbe ripercussioni minimali, dato l'elemento di concorrenzialità tra i due scali aeroportuali, sui livelli occupazionali e sullo sviluppo economico della Regione a fronte di problematiche ambientali nella Piana Fiorentina tali da vanificare ampiamente anche la realizzazione del previsto Parco Agricolo.

Considerate quindi le criticità ambientali e gli impatti negativi relativi alla ipotesi di realizzazione della nuova pista ben evidenziati nelle osservazioni presentate riguardo alla variante al PIT da – fra le altre – Legambiente Toscana, lo scorso 28 ottobre 2013 e nella mozione approvata dal Consiglio comunale di Sesto Fiorentino nella seduta del 3 luglio 2014 in cui è stata ribadita "da parte di questo Comune la propria contrarietà alla realizzazione della nuova pista anche da 2.000 metri a causa degli effetti negativi che questa opera avrebbe per l'ambiente e il territorio".

Tenuto conto della iniziativa intrapresa nelle scorse settimane da parte dell'Università degli Studi di Firenze che ha presentato il 30 dicembre 2014 un ricorso straordinario al Presidente della Repubblica contro l'approvazione della variante al PIT della piana fiorentina, in nome della necessità di tutelare un centro di eccellenza per la ricerca e le sue strumentazioni.

Tenuto conto delle iniziative intraprese da numerosi comuni della piana fiorentina contro la realizzazione della pista di Peretola da 2400 metri per i pesanti effetti che questa opera avrebbe sul territorio e la salute dei cittadini.

Tenuto conto che ad oggi non è stato presentato un piano industriale e occupazionale chiaro, certo e verificabile, per cui non vi sono garanzie rispetto al mantenimento dei livelli occupazionali e salariali per i dipendenti di Sat e Adf e degli indotti dei due sistemi aeroportuali all'indomani della fusione tra le due società.

Preso atto del modo di operare fino ad oggi seguito da Corporacion America dal lancio di una Opa ostile per l'acquisto della maggioranza delle quote di Sat fino alle modalità e tempistiche con cui si vuole procedere alla fusione di Sat e Adf.

Preso atto che ad oggi da Corporacion America non sono state forniti tutti i chiarimenti richiesti dallo stesso Sindaco di Pisa in una lettera formale consegnata alla società e illustrata al Consiglio comunale nella seduta dell'11 dicembre 2014..

Preso atto che nonostante i ripetuti inviti fatti negli ultimi mesi dal Presidente del Consiglio Comunale di Pisa al presidente della Regione Enrico Rossi a partecipare ad una seduta del consiglio comunale di Pisa sul futuro del sistema aeroportuale toscano, a cui non è mai seguita alcuna risposta da parte dello stesso Presidente Rossi

Il Consiglio comunale alla luce di queste premesse

giudica in modo fortemente critico e negativo la assenza di risposte da parte del Presidente della Regione Rossi all'invito reiterato per quasi un anno da parte di questo consiglio, tramite il suo Presidente, a partecipare ad una seduta del consiglio comunale per discutere del sistema aeroportuale toscano alla luce della vendita da parte della Regione delle proprie quote di Sat, decisione contro cui l'amministrazione comunale di Pisa ha anche intrapreso azioni legali;

esprime un giudizio fortemente negativo rispetto alla proposta contenuta nel documento in cui sono contenute nelle linee guida di fusione di Sat ed Adf come approvate dal Cda di Sat nello scorso dicembre;

invita il sindaco di Pisa a promuovere un incontro con la Provincia di Pisa, la Fondazione di Pisa, e la Camera di Commercio prima dell'assemblea dei soci che si svolgerà il prossimo 10 dicembre al fine di condividere la posizione di contrarietà espressa dal Consiglio comunale di Pisa riguardo alla fusione tra Sat e Adf, e se possibile concordare anche con questi altri enti la medesima posizione da portare all'assemblea dei soci;

invita i rappresentanti del Comune di Pisa presenti all'assemblea dei soci di Sat che si terrà il prossimo 10 dicembre ad esprimere un voto negativo rispetto alla proposta di fusione deliberata dal Cda di Sat;

dà mandato al Sindaco e alla Giunta di valutare tramite l'ufficio legale, di concerto con i Comuni della Piana fiorentina e le associazioni ambientaliste, la possibilità di un ricorso contro la variante al PIT per quanto riguarda la parte relativa alla realizzazione della pista;

dà mandato al Sindaco e alla Giunta di proseguire l'azione di contrasto, percorrendo tutte le vie possibili e in particolar modo in sede europea, al finanziamento pubblico per la realizzazione della nuova pista di Peretola.

