



Prot. n. 9311/2.12

Firenze, 20 MAG. 2014

- Al Presidente della 1^a Commissione consiliare
 - Al Presidente della 7^a Commissione consiliare
 - Al Presidente del Consiglio delle Autonomie locali
 - Alla Presidente della Commissione per le pari opportunità
- e p.c.
- Ai componenti della 1^a Commissione consiliare
 - Ai componenti della 7^a Commissione consiliare
 - Ai membri del Consiglio delle Autonomie locali
 - Alle componenti della Commissione per le pari opportunità
 - Al Presidente della Giunta regionale
 - Ai Presidenti dei Gruppi consiliari
 - Ai Consiglieri regionali
 - Al Segretario generale del Consiglio regionale
 - Alla Direzione generale Presidenza
 - Alla Segreteria della Giunta regionale
 - Alla Direzione generale Politiche mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale
 - Al Settore Assistenza generale alle Commissioni permanenti, speciali e d'inchiesta
 - Al Settore Analisi di fattibilità per la valutazione delle politiche. Assistenza al Difensore civico, al CORECOM e all'Autorità per la partecipazione, al CdAL e alla CoPAS
 - Al Settore Rappresentanza e relazioni istituzionali. Assistenza alla Commissione Pari Opportunità

SEDE

Oggetto: Proposta di deliberazione n. 477

Integrazione del sistema aeroportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle società S.A.T. S.p.a. e AdF S.p.a.

Ai sensi e per gli effetti degli articoli 38 e 39 del regolamento interno dell'Assemblea, si trasmette alle seguenti Commissioni consiliari la proposta di deliberazione di cui all'oggetto con la quale la Giunta ha ritirato la precedente proposta di deliberazione n.475.

- Commissione 1^a e 7^a per parere referente congiunto

Ai sensi dell'articolo 63, comma 6, del regolamento interno n. 12/2010, la proposta è trasmessa al Consiglio delle Autonomie locali per eventuali osservazioni.

Ai sensi dell'articolo 66, comma 1, del regolamento interno n. 12/2010, la proposta è trasmessa alla Commissione per le pari opportunità per osservazioni.

Con i migliori saluti,

D'ordine del Presidente
(Dott.ssa Patrizia Tattini)

Proponente: Giunta regionale
Assessore: Ceccarelli
Estensore: Migliorini

IL CONSIGLIO REGIONALE

Vista la legge regionale 28 aprile 2008, n. 20 “Disciplina della partecipazione regionale a società, associazioni, fondazioni e altri organismi di diritto privato, ai sensi dell'articolo 51, comma 1 dello Statuto. Norme in materia di componenti degli organi amministrativi delle società a partecipazione regionale”;

Considerato che la Regione Toscana partecipa alla società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A. in attuazione delle disposizioni della legge regionale n. 57 del 19/08/1978 “Partecipazione della Regione Toscana alla Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A.” e dell'art. 1 comma 2 della L.R. n. 11 del 2/04/2002 “Semplificazione del sistema normativo regionale – anno 2002 – abrogazione di disposizioni normative”;

Considerato che la società S.A.T. S.p.A., società che gestisce l'aeroporto di Pisa, è partecipata al 45,82% da Enti pubblici e che la Regione Toscana detiene il 16,90% del capitale sociale;

Dato atto che con decorrenza 23 luglio 2013 i Soci pubblici di SAT, tra cui la Regione Toscana e la Fondazione Pisa, rappresentando il 54,45% del capitale sociale di SAT S.p.A., hanno sottoscritto un Patto Parasociale per la durata di un triennio, fino al luglio 2016;

Vista la legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65 (Legge finanziaria per l'anno 2011) che all'articolo 104, disponendo al comma 1 la proroga al 31/12/2011 dei piani e dei programmi regionali attuativi del Piano regionale di sviluppo 2006-2010 che scadono nel corso dell'anno 2011, stabilisce al successivo comma 2 che “nell'ambito delle iniziative strategiche finalizzate ad accelerare l'integrazione del sistema aeroportuale regionale, il Consiglio regionale può disporre la partecipazione della Regione a società aeroportuali con apposita deliberazione avente i contenuti previsti dall'articolo 9, comma 1, della legge regionale 28 aprile 2008, n. 20”;

Visto il Programma Regionale di Sviluppo approvato con Risoluzione n. 49 del 29 giugno 2011 che prevede tra le politiche per le infrastrutture e la mobilità il potenziamento della piattaforma logistica toscana rafforzando la dotazione aeroportuale e la specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze, in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo sia nell'ambito del sistema integrato aeroportuale toscano che nel sistema degli aeroporti strategici nazionali;

Vista la D.G.R. n.707 del 1/08/2011 che approva il protocollo di intesa per l'individuazione delle priorità di sviluppo del territorio della provincia di Pisa tra la Regione Toscana, la Provincia di Pisa e il Comune di Pisa in cui si prevede l'opportunità di attivare azioni di integrazione tra lo scalo pisano e l'aeroporto di Firenze;

Visto il Documento di programmazione economica e finanziaria (DPEF) per l'anno 2012, approvato dal Consiglio regionale con risoluzione 26 luglio 2011, n. 56, nel quale sono previste azioni finalizzate alla pianificazione integrata delle attività e del relativo sviluppo per gli aeroporti di Pisa e Firenze;

Vista la deliberazione del Consiglio regionale del 12 ottobre 2011, n. 60 “Integrazione del sistema aeroportuale toscano: indirizzi per la partecipazione della Regione Toscana al capitale delle società aeroportuali” in cui si delibera di autorizzare la Giunta regionale ad acquisire una partecipazione nella società Aeroporto di Firenze S.p.A. e che tale partecipazione risulta coerente con i principi dettati dalla L.R. n.20/2008 visto che la Regione partecipa già ad altre società di gestione di

aeroporti toscani (Pisa, Grosseto, Elba) e che tramite esse l'amministrazione regionale persegue i propri obiettivi di integrazione e sviluppo del sistema aeroportuale toscano;

Dato atto che ai sensi della D.C.R. 60/2011 l'entità della partecipazione nella società Aeroporto di Firenze S.p.A. viene quantificata in una percentuale da un minimo del 5 per cento al massimo del 15 per cento dell'attuale capitale, da realizzare anche in forma progressiva, anche in relazione alle opportunità del mercato;

Vista la D.G.R. n. 130 del 20/02/2012 "Attuazione della D.C.R. n. 60/2011 – Indirizzi per la partecipazione della Regione Toscana al capitale delle società aeroportuali" con la quale si delibera di procedere all'acquisizione di una partecipazione compresa fra il 5% ed il 15% dell'attuale capitale sociale di Aeroporto di Firenze S.p.A., da realizzare anche in forma progressiva, al fine di assicurare alla Regione la possibilità di esprimersi all'interno della governance della società e di provvedere ad un invito per l'acquisizione di pacchetti azionari a blocchi che variano da un minimo del 2% del capitale sociale ad un massimo del 15% del capitale sociale di Aeroporto di Firenze S.p.A. fino alla spesa massima a carico del bilancio regionale pari a 5.000.000,00 di euro;

Considerato che l'attuazione della D.G.R. n. 130/2012 si è realizzata con l'acquisizione di una partecipazione nel capitale sociale di Aeroporto di Firenze S.p.A. pari al 4,893% corrispondente a n. 442.065 azioni della società Aeroporto di Firenze S.p.A.;

Considerato che l'attuazione della D.G.R. n. 357 del 7/05/2012, che deliberava di procedere all'acquisto sul mercato azionario di quote del capitale sociale della Società Aeroporto di Firenze S.p.A., si è realizzata con l'acquisizione sul mercato di azioni della società Aeroporto di Firenze S.p.A. per n. 15.234 azioni, arrivando così alla quota complessiva di n. 457.299 azioni pari al 5,061% del capitale sociale di Aeroporto di Firenze S.p.A.;

Visto il Documento di programmazione economica e finanziaria (DPEF) per l'esercizio 2013 approvato con risoluzione del Consiglio Regionale n. 161 del 19 dicembre 2012, per cui nel 2013 sono previsti ulteriori passaggi per l'integrazione del sistema aeroportuale regionale;

Vista la deliberazione di Giunta del 29/01/2013, n. 63, con la quale si ritiene necessario dare avvio all'obiettivo di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo attraverso la sottoscrizione di un "Accordo per la ricognizione delle linee guida per l'integrazione e lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano" tra i soci del patto parasociale di S.A.T., i soci pubblici di AdF e l'Ente Cassa di Risparmio di Firenze;

Vista la deliberazione di Consiglio Regionale n.74 del 24 luglio 2013 con cui viene adottata l'integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze;

Visto il Documento di programmazione economica e finanziaria (DPEF) per l'esercizio 2014 approvato con risoluzione del Consiglio Regionale n. 219 del 18 dicembre 2013, per cui nel 2014 proseguiranno le azioni per lo sviluppo dell'integrazione del sistema aeroportuale regionale, nonché specifiche linee di intervento per miglioramenti infrastrutturali e per lo sviluppo dei collegamenti aerei;

Visto il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) approvato con deliberazione consiliare del 12/02/2014, n. 18, in cui si stabilisce l'obiettivo del rafforzamento della dotazione aeroportuale, della specializzazione della funzione degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo, al fine di ridurre i costi e

aumentare la competitività del sistema nell'ambito di una politica di integrazione del sistema aeroportuale;

Dato atto che il PRITM prevede il mantenimento della partecipazione regionale nelle società aeroportuali giustificato dal carattere di forte strategicità che queste società rivestono ai fini dell'integrazione dell'intero sistema aeroportuale toscano;

Considerato che nel gennaio 2014 il Ministro per le infrastrutture e i trasporti ha reso pubblica una informativa in Consiglio dei Ministri sul futuro piano nazionale degli aeroporti in cui sono definiti dieci bacini di traffico con un aeroporto strategico per ciascun bacino fatta eccezione per il bacino di traffico del centro Nord che, oltre a Bologna, include gli scali di Firenze e Pisa tra gli aeroporti strategici, a condizione che si realizzi la gestione unica, e che pertanto nell'informativa gli scali di Firenze e Pisa sono considerati come un unico scalo prevedendo nel piano nazionale 11 aeroporti strategici;

Preso notizia dal sito della Consob che in data 6/03/2014 è stata resa nota la comunicazione da parte di Corporacion America Italia S.r.l., ai sensi dell'ex art. 120 del D.Lgs. 58/98 e art. 37 del Regolamento Emittenti 11971/1999, dell'acquisto di un pacchetto azionario pari al 27,392% del capitale sociale di S.A.T. S.p.A.;

Preso altresì notizia dal sito della Consob che in data 6/03/2014 è stata resa nota la comunicazione da parte di Corporacion America Italia S.r.l., ai sensi dell'ex art. 120 del D.Lgs. 58/98 e art. 37 del Regolamento Emittenti 11971/1999, dell'acquisto di un pacchetto azionario pari al 33,402% del capitale sociale della società AdF S.p.a.;

Preso atto del documento di offerta pubblica di acquisto volontaria totalitaria di Corporacion America Italia S.r.l. ai sensi dell'art. 102 del D.Lgs n.58/98, avente ad oggetto azioni della società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.a., disponibile sul sito della società;

Preso altresì atto del documento di offerta pubblica di acquisto obbligatoria totalitaria di Corporacion America Italia S.r.l. ai sensi dell'art. 102 e 106, comma 1, del D.Lgs n.58/98, avente ad oggetto azioni della società Aeroporto di Firenze S.p.a., disponibile sul sito della società;

Ritenuto confermare quale obiettivo regionale, alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato di S.A.T. S.p.a. e AdF S.p.a., l'integrazione del sistema aeroportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze valorizzandone le rispettive potenzialità nel quadro della programmazione regionale e ritenuto opportuno altresì valorizzare tale obiettivo alla luce delle offerte pubbliche di acquisto relative alle due società aeroportuali in oggetto;

Vista la deliberazione di Consiglio Regionale n. 38 del 13 maggio 2014 "Modifiche alla D.C.R. n. 60/2011 alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle Società S.A.T. S.p.a. e AdF S.p.a.";

Ritenuto necessario autorizzare la Giunta Regionale alla eventuale vendita delle azioni detenute nella società S.A.T. S.p.A., mantenendo quindi l'attuale quota societaria detenuta nella società A.D.F. S.p.A.;

Ritenuto pertanto autorizzare la Giunta regionale alla eventuale vendita delle azioni detenute, in tutto o in parte, anche tramite l'eventuale adesione all'offerta pubblica di acquisto avente ad oggetto azioni della società S.A.T. S.p.A.;

Ritenuto quindi necessario fornire di seguito le indicazioni a cui la Giunta regionale deve attenersi per procedere alle determinazioni ai fini della vendita:

- Valutazioni in merito alla congruità del prezzo, e al documento d'offerta nel caso di adesione all'offerta pubblica di acquisto;
- Valutazioni inerenti gli elementi forniti dall'offerente che consentano di delineare il perseguimento dell'obiettivo di integrazione aeroportuale tra gli scali di Pisa e Firenze;
- Valutazioni circa la possibilità e modalità di vendita rispetto ai vincoli posti dal Patto Parasociale vigente nonché dall'Accordo sul sistema aeroportuale toscano sottoscritto a febbraio 2013;

DELIBERA

1. di confermare quale obiettivo regionale, alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato di S.A.T. S.pa. e AdF S.p.a., l'integrazione del sistema aeroportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze valorizzandone le rispettive potenzialità nel quadro della programmazione regionale;
2. di autorizzare la Giunta regionale alla eventuale vendita delle azioni detenute, in tutto o in parte, anche tramite l'eventuale adesione all'offerta pubblica di acquisto avente ad oggetto azioni della società S.A.T. S.p.A., mantenendo l'attuale quota societaria detenuta nella società A.D.F. S.p.A.;
3. di fornire di seguito le indicazioni a cui la Giunta regionale deve attenersi per procedere alle determinazioni ai fini dell'eventuale vendita:
 - Valutazioni in merito alla congruità del prezzo, e al documento d'offerta nel caso di adesione all'offerta pubblica di acquisto;
 - Valutazioni inerenti gli elementi forniti dall'offerente che consentano di delineare il perseguimento dell'obiettivo di integrazione aeroportuale tra gli scali di Pisa e Firenze;
 - Valutazioni circa la possibilità e modalità di vendita rispetto ai vincoli posti dal Patto Parasociale vigente nonché dall'Accordo sul sistema aeroportuale toscano sottoscritto a febbraio 2013;

Il presente atto è pubblicato integralmente sul BURT ai sensi degli articoli 4, 5 e 5 bis della L.R. 23/2007 e sulla banca dati degli atti amministrativi della Giunta regionale ai sensi dell'art.18 della L.R.23/2007.

DOCUMENTO PRESENTATO AL CAL DAL
PRESIDENTE PROVINCIA DI PISA PIERONI
OSSERVAZIONI



Ex art. 63, reg. int. 12/2010 sulla Proposta di Deliberazione n. 477/2014

Il Consiglio delle Autonomie Locali della Toscana

Visti

il parere già reso nella seduta del 10 luglio 2013 sulle "Adozione dell'integrazione al PIT per la definizione del parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze" e n. 334 "Adozione dell'integrazione al PIT per la definizione del parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze. Integrazione alla PdCR n. 10 del 14.2.2011";

le numerose osservazioni intervenute sulla deliberazione del Consiglio Regionale 24 luglio 2013, n. 74, di adozione dell'integrazione al Piano d'indirizzo territoriale, i rilievi esposti, anche in sede di giustizia amministrativa, in materia di programmazione urbanistica, d'impatto ambientale, di sicurezza del volo e gli esiti delle valutazioni prescritte;

la risoluzione approvata dal Consiglio Regionale n. 205, del 24 luglio 2013 che richiedeva alla società AdF S.p.A. "di presentare con ogni possibile urgenza, nella fase successiva al voto sull'adozione, un preliminare di Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) che consenta di accertare, prima dell'approvazione definitiva, sia i costi complessivi di massima necessari per la realizzazione dell'opera comprensivi dei costi per l'adeguamento del sistema territoriale interessato, sia i costi relativi all'adeguamento delle diverse funzioni aeroportuali ai livelli di traffico previsti a seguito dell'apertura della nuova pista"; prescrivendo che tale preliminare di PSA dovesse essere "dotato di un piano economico-finanziario che ne dimostri la sostenibilità da parte del soggetto proponente"; prescrivendo, inoltre, che il soggetto proponente dovesse "fornire approfondimenti che esaminino in modo più compiuto le ricadute dell'impatto acustico ed ambientale sulla base del traffico previsto, delle rotte di decollo e atterraggio prevalenti e del tipo di aeromobili che utilizzeranno la nuova pista";

atteso che

con "Nota di attuazione della Risoluzione n. 205 del 24 luglio 2013", in adempimento di quanto disposto dalla Comunicazione del 10 dicembre 2013 Prot. n.11471/2.104, il Dr. Fabio Querci, responsabile delle Attività di supporto alle sedute consiliari e alla gestione degli atti, ha trasmesso al Consiglio Regionale il "Master Plan 2014-2029" elaborato e presentato da AdF S.p.A. all'ENAC contenente la "Valutazione sull'ipotesi progettuale di pista 12/30 indicata nella variante al PIT", Appendice A;

il Master Plan di AdF S.p.A. oggetto di valutazione dell'ENAC contraddice la variante al PIT adottata dal Consiglio Regionale e oggetto di osservazioni, rilievi e verifiche su previsioni e prescrizioni di primaria importanza fra le quali:

- (a) la lunghezza della pista di volo per l'Aeroporto "Vespucci", fissata addirittura in 2400 metri e non più limitata a 2000 metri, monodirezionale e senza bretella di rullaggio, come prescritto nelle previsioni dell'integrazione al PIT e nonostante le osservazioni, i rilievi esposti e le valutazioni acquisite sulla stessa variante, confliggendo tanto più con i contenuti delle previsioni urbanistiche dei comuni interessati;
- (b) la richiesta di un ingente finanziamento pubblico, che ammonterebbe a 125 ^{MILIONI} ~~milioni euro~~ circa per opere ad oggi stimate per un costo di 250 milioni di euro circa, previsto come apporto irrinunciabile per la realizzazione delle nuove infrastrutture del "Vespucci"; finanziamento che, invece, nelle prescrizioni del PIT è esplicitamente escluso là dove si richiede che "sia garantita la previsione e la realizzazione [delle infrastrutture] a cura e spese del proponente", cioè della società AdF, società con larghissima maggioranza di azionariato privato; finanziamento che si può rivelare anche in evidente contrasto con la legislazione dell'Unione Europea sugli "aiuti di Stato" (ultima la Comunicazione della Commissione "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree 2014/C 99/03 del 4 aprile 2014") e contro la concorrenza, come attestato da un parere legale già acquisito dalla società SAT S.p.A. e trasmesso alla Regione Toscana il giorno 28 aprile 2014, nell'ambito dei lavori «Accordo per la ricognizione delle linee guida» per la verifica della realizzabilità di

una Holding di gestione del sistema aeroportuale toscano, sottoscritto dai soci di natura pubblica e dalle fondazioni di origine bancaria che compongono il capitale azionario di AdF e di SAT il 26 febbraio 2013;

visti

il Documento di Offerta dell'OPA totalitaria sul capitale di AdF (Emittente) annunciata il 4 marzo 2014 dalla società Corporation America Italia S.r.l. (Offerente) recepisce pienamente e fa propri i contenuti che contraddicono la variante al PIT adottata dal Consiglio Regionale;

le comunicazioni che riguardano le due OPA su AdF e su SAT che sono riscontrabili sui siti web delle due società Emittenti;

l'esame dell'OPA compiuto nella seduta del 28 aprile 2014 dal Consiglio di Amministrazione della SAT e l'approvazione fatta in quella sede del comunicato ai sensi dell'art. 103 terzo comma del TUF e dell'art. 39 Regolamento Emittenti, pubblicato sul sito di SAT unitamente alla relazione della società di consulenza Mazars S.p.A. che evidenzia come *"il Documento di Offerta, ... non contiene un progetto industriale, non consente alcuna valutazione degli impatti che l'eventuale successo dell'Offerta potrebbe avere sui livelli occupazionali, né delinea le linee guida in termini strategici e industriali dell'Offerente in relazione ai programmi futuri per SAT (...)"*

in particolare, con riferimento ai profili di natura industriale-aziendale, il CdA di SAT ha osservato come l'Offerente non abbia indicato le modalità con le quali ritiene di procedere all'integrazione del sistema aeroportuale toscano e, in ordine al corrispettivo proposto, il CdA ha poi acquisito il parere redatto da Mazars S.p.A. che, esaminata la documentazione disponibile, ha concluso ritenendo non congruo il prezzo dell'Offerta;

tra i punti critici posti a fondamento della determinazione del prezzo, il CdA di SAT ha osservato come

- i) le analisi comparative effettuate dall'Offerente nel Documento d'Offerta per la determinazione del corrispettivo, non tengono conto del fatto che le società analizzate evidenziano multipli attribuiti dal mercato in condizioni ordinarie e non soggette ad un cambio di controllo;

ii) il corrispettivo non risulta parametrato al premio calcolabile sulla base dei valori fondamentali della SAT che porterebbero a risultati superiori rispetto a quanto prospettato nell'Offerta;

iii) il corrispettivo non evidenzia il così detto premio di maggioranza; alla luce dell'esame del Documento d'Offerta e del parere rilasciato dai consulenti finanziari, il CdA della SAT, con il voto positivo del rappresentante della Regione Toscana, ha concluso di ritenere non congruo il valore del prezzo offerto per l'OPA su SAT e non sufficienti le garanzie per lo sviluppo della società e per la prospettiva dell'Aeroporto "Galilei";

i pareri espressi da altri analisti indipendenti e pubblicati, segnatamente dell'Advisor Moores Rowland Bompani, reso al Comune di Pisa, e del Dr. Luca Bacocoli Equity Research del gruppo Intesa-San Paolo, hanno confermato che l'OPA su SAT mostra un corrispettivo non remunerativo per il mercato e non dà garanzie in merito allo sviluppo futuro dell'Aeroporto "Galilei";

il giorno 21 maggio 2014 l'Assemblea del Patto parasociale della SAT, costituito tra i soci pubblici e la Fondazione Pisa, ha "valutato l'OPA presentata da Corporacion America Italia S.r.l. sulla base degli elementi contenuti nel documento approvato dalla Consob e su quanto manifestato dal CdA di SAT che ha espresso un giudizio di non congruità dell'OPA sia in termini di offerta economica che di disegno strategico complessivo, sulla base di autorevoli e circostanziate valutazioni svolte da una società indipendente, ritenendo pertanto che non vi sia alcun elemento che, allo stato degli atti, possa modificare il giudizio operato dal CdA dell'Emittente, riconfermando l'iniziativa già rivolta dal Patto all'Offerente per giungere ad un governo condiviso della società";

che il Consiglio Provinciale di Pisa, il 12 maggio 2014, e il Consiglio Comunale di Pisa, l'8 maggio 2014, con atti d'indirizzo approvati con voto unanime, sulla base delle considerazioni di carattere strategico espresse e di garanzia dell'interesse collettivo rappresentati, prima ancora che per le valutazioni pur fortemente negative sul corrispettivo dell'OPA e sulla mancanza di garanzie di sviluppo evidentemente assai deboli nella stessa Offerta, hanno sancito "l'indisponibilità ad aderire all'OPA e la volontà di far valere le regole che disciplinano il Patto parasociale di controllo di SAT

e definiscono gli obblighi dei soci che l'hanno sottoscritto", secondo il parere legale dello Studio Norton Rose Fulbright reso a SAT il giorno 17 aprile 2014 e posto agli atti del Patto che sancisce l'inalienabilità delle azioni che vale per ciascun socio pacisciente in assenza del consenso di tutti i soci all'alienazione che fosse richiesta, consenso al recesso dato per iscritto mediante dichiarazione unilaterale di ciascun socio;

si osserva che la Deliberazione proposta al Consiglio Regionale

chiede di autorizzare la Giunta regionale alla eventuale vendita delle azioni detenute, in tutto o in parte, anche tramite l'eventuale adesione all'offerta pubblica di acquisto avente ad oggetto azioni della società SAT, mantenendo l'attuale quota societaria detenuta nella società AdF;

non garantisce la praticabilità giuridica della proposta di vendita delle azioni e non riporta l'informazione che il Patto parasociale prevede l'obbligo della inalienabilità e una penale al 25% del valore della società nel caso in cui chi recede dal Patto e vende le azioni causi la perdita del controllo della SAT, esponendo così i consiglieri regionali ai rischi conseguenti;

non riporta l'informazione che il CdA di SAT il 28 aprile 2014 ha dichiarato l'OPA non congrua e quindi ostile, né riporta le motivazioni sostanziali e i giudizi di altri analisti, secondo quanto già pubblicato e a disposizione del mercato;

non dà conto delle contraddizioni fra le previsioni dell'OPA, quelle della variante per l'integrazione al PIT adottata dal Consiglio Regionale, quelle degli strumenti urbanistici dei comuni interessati, quelle degli Accordi sottoscritti e del contenuto degli studi per la valutazione della fattibilità dell'integrazione che ne sono derivati, quali quello dell'Advisor KPMG;

non motiva la scelta della Regione di restare azionista in AdF e, al contempo, di poter cedere tutte le azioni detenute in SAT, dato che ai sensi del D.M. 521/1997, nelle società di gestione aeroportuale i soci pubblici devono detenere una partecipazione non inferiore al quinto del capitale sociale e che solo la presenza nell'azionariato delle società può garantire l'indirizzo e il controllo del processo d'integrazione;

demanda alla Giunta regionale le valutazioni fondamentali e la decisione sulla eventuale vendita, dando all'organo esecutivo un compito che in tutta evidenza eccede i suoi poteri;

per tutti questi motivi si osserva che

la proposta di Deliberazione n. 447/2014 è da respingere, per una valutazione del merito dei suoi contenuti e anche per l'assoluta mancanza di una adeguata e approfondita istruttoria che rappresenti in modo veritiero e puntuale la effettiva scansione temporale e consequenzialità degli atti e dunque faccia emergere in modo trasparente l'effettiva portata e gli effetti della stessa proposta.

Firenze, 22 maggio 2014