



COMUNICATO STAMPA

approvato a maggioranza dal Consiglio di Amministrazione di SAT S.p.A. nella seduta del 14 maggio 2014:

IL P.S.A. (PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE) DI SAT E IL RUOLO DEL GALILEI NEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Pisa, 14 maggio 2014 - Il CdA SAT comunica che in data 18 aprile 2014 ENAC ha approvato sotto il profilo tecnico il Piano di Sviluppo Aeroportuale (Masterplan) SAT per l'aeroporto Galilei 2014 – 2028.

Il Piano prevede nel periodo 2014 – 2028 investimenti per un totale di circa 260 milioni di Euro, di cui 157 milioni di euro circa a carico di SAT, e lo sviluppo della capacità complessiva dello scalo fino a 7 milioni di passeggeri/anno. In particolare, questi i principali investimenti previsti in autofinanziamento a piano nel periodo 2014-2028:

- 1) Potenziamento infrastrutture di volo e raccordo pista per ca. 16 milioni di euro, oggi in corso;
- 2) Delocalizzazione borgo Via Cariola (13 milioni di euro di finanziamenti pubblici e 3.5 milioni a carico SAT) oggi in corso;
- 3) Realizzazione del People Mover di collegamento con la stazione Ferroviaria Pisa Centrale, oggi in corso (21 milioni di euro di finanziamenti pubblici);
- 4) Ampliamento del Terminal passeggeri per ca. 45 milioni di euro;
- 5) Ampliamento piazzali aeromobili per ca. 4 milioni di euro;
- 6) Realizzazione nuovo City Gate per ca. 5,5 milioni di euro;
- 7) Ampliamento Cargo Village per ca. 6,8 milioni di euro.

Inoltre è programmata, concordemente tra Regione Toscana e Comune di Pisa, la realizzazione di un polo di servizi definito “Cittadella Aeroportuale” che dovrà concretizzarsi al di fuori del sedime aeroportuale.

Nel prendere atto con soddisfazione di questo importante traguardo e nel confermare il piano di investimenti, il CdA rileva che SAT, giunta così al suo 2° Masterplan, è oggi, e sarà nel prossimo futuro, l'infrastruttura aeroportuale in grado di connettere la Toscana alla rete globale del trasporto aereo, consentendo l'accesso a tutti i tipi di aerei (tranne AB 380), da ogni destinazione e fornendo servizi aeroportuali diversificati e coerenti con i volumi di traffico trattati.

Questo in linea con il ruolo previsto per il Galilei dal Piano Indirizzo Territoriale (P.I.T.) adottato da Regione Toscana nel luglio 2013 e anche con quanto definito dal Piano Nazionale degli Aeroporti, che individua nel sistema aeroportuale Pisa/Firenze (aeroporti definiti dal Piano “a sviluppo correlato”), un nodo strategico del sistema aeroportuale nazionale.

In questo contesto sistemico, di complementarità e di differenziazione dei due aeroporti, non si giustifica l'ipotesi di realizzazione a Firenze di una nuova pista di 2400 metri (e non di 2000 come previsto dal P.I.T. già citato), così come richiesto dal Presidente ENAC Vito Riggio, dal CdA AdF che ha approvato il P.S.A. dell'aeroporto di Firenze con una pista di 2400 metri, prevedendone il finanziamento tramite contributi pubblici per il 50%, nonché dal Vice Ministro alle Infrastrutture On. Riccardo Nencini, che ha affermato che “il Ministero condivide l'ipotesi di una pista di 2400 metri”.

Sempre in contrasto con il già citato P.I.T., l'AD di AdF ha di recente dichiarato che la dizione di City Airport probabilmente merita una riconsiderazione e che Airport City rappresenta la dignità di un aeroporto di una grande città, contraddicendo anche la visione del Piano Nazionale degli Aeroporti, per il quale l'insieme Pisa/Firenze è un unico sistema e quindi Pisa è anche aeroporto di Firenze, e viceversa.

In sintesi, fare sistema significa definire le specializzazioni dei due aeroporti e programmarne le infrastrutture di conseguenza. Consentire una pista di 2400 metri a Firenze significa uscire dall'ambito del City Airport (voli intraeuropei) per aprirsi ai voli di medio/lungo raggio, ponendosi in piena e diretta concorrenza con l'aeroporto di Pisa, e questo prevedendo fin dall'inizio finanziamenti pubblici al 50%, esclusivamente per AdF.

Nel confermare la programmazione prevista in autofinanziamento P.S.A. dell'Aeroporto di Pisa, il CdA SAT sollecita gli organi competenti a fare concreta chiarezza sui ruoli dei due aeroporti, a partire dal corretto dimensionamento delle infrastrutture di volo (piste) e dei relativi investimenti, elementi dai quali non si può prescindere per qualsiasi concreto percorso di integrazione.