

COMUNICATO STAMPA

In relazione alle recenti dichiarazioni rilasciate alla stampa toscana dal Presidente di ENAC, Vito Riggio, secondo le quali lo sviluppo dell'aeroporto di Pisa sarebbe limitato a 5 milioni di passeggeri anno, visti, a suo dire, "i noti vincoli militari", e l'aeroporto di Pisa sarebbe a rischio di declassamento, rispetto al suo attuale ruolo di aeroporto strategico relativamente al Piano Nazionale degli aeroporti (1), nel caso in cui non si realizzasse una nuova pista all'aeroporto di Firenze, in quanto sarebbero entrambi componenti di uno stesso sistema aeroportuale;

la Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. ritiene necessario precisare che:

- Nell'anno in corso, i passeggeri transitati presso l'aeroporto Galilei di Pisa nel periodo 1° gennaio 2011-6 dicembre 2011 sono stati oltre 4,3 milioni (4.5 previsti al 31.12.2011) e non 3,5 milioni come dichiarato da Vito Riggio. Con questi volumi di traffico, SAT si conferma il 6° aeroporto regionale italiano (con l'esclusione dei sistemi aeroportuali di Roma e Milano).

- Lo sviluppo del Galilei non si blocca certo agli ormai imminenti cinque milioni di passeggeri/anno. I programmi di sviluppo di SAT per l'aeroporto Galilei, concordati con ENAC, non si limitano a 5 milioni di passeggeri. Infatti:

- e' in corso di appalto la gara per la progettazione di un'aerostazione passeggeri che, in una prima fase (a partire dal 2015), prevede, con l'approvazione dell'ENAC, una capacità di circa 6 milioni di passeggeri, ulteriormente espandibile a 7 milioni.
- Il 4 agosto 2011 SAT ha presentato ad ENAC l'ulteriore aggiornamento del proprio Masterplan al 2025 che prevede l'aumento della propria capacità aeroportuale per far fronte alle previsioni di crescita del traffico a tale anno pari a 6.6 milioni di passeggeri. Lo stesso Masterplan è stato oggetto di diverse riunioni di approfondimento con gli uffici ENAC competenti.
- Tale Masterplan è in linea con quanto previsto per l'aeroporto di Pisa dal Piano Nazionale per gli Aeroporti (1). L'aeroporto di Pisa è stato inserito nel citato studio come aeroporto strategico sulla base dello sviluppo che si rende possibile grazie agli investimenti in corso di realizzazione (People Mover, ampliamento aerostazione e potenziamento piste, etc.). Attraverso questi interventi, previsti nel Masterplan di SAT, il Piano (1) ritiene che l'Aeroporto Galilei sia in grado di assicurare una capacità " di 6- 7- 8 milioni di passeggeri", richiesta a seconda dei diversi scenari di sviluppo per il 2030 (pag. 344).
- Nel Piano già citato (1), gli aeroporti di Pisa e Firenze non sono indicati come sistema aeroportuale (i sistemi aeroportuali in Italia sono solo quelli di Roma, Milano e Venezia) ma come "aeroporti a sviluppo correlabile" similmente ad altri aeroporti tra loro vicini presenti sul territorio nazionale. Il Piano raccomanda l'implementazione di forme di sviluppo correlato tra i due scali, finalizzata all'ottimizzazione degli investimenti e a garanzia di miglior servizi al territorio. In nessun caso la capacità delle infrastrutture del Galilei viene analizzata in relazione esclusiva all'aeroporto di Firenze. Il Piano analizza invece la capacità di sviluppo complessiva degli aeroporti della Toscana e dell'Emilia Romagna (2), cioè della "macro-regione Italia centro-settentrionale" (pag. 344 ibidem). La determinazione del possibile sviluppo della capacità aeroportuale del Galilei fino a 8 milioni di passeggeri è determinata dal Piano solo sulla base degli investimenti previsti da SAT nel Masterplan del Galilei e oggi in corso di realizzazione. In particolare (pag.344, par. 7), lo stesso Piano cita: "In tale contesto si conferma il ruolo dell'aeroporto di Pisa come aeroporto strategico della

Regione (...) tenendo conto delle criticità e delle incertezze sullo sviluppo dello scalo di Firenze, per rispondere alla consistente crescita del traffico prevista per la regione Toscana, si raccomanda all'aeroporto di Pisa di avviare le predisposizioni per la realizzare una nuova pista”.

- Quanto alla natura strategica dell'aeroporto di Pisa sia per il trasporto aereo civile che per quello militare, la condizione di scalo militare strategico non ha influito ad oggi sullo sviluppo del traffico commerciale, e non vi sono evidenze che i condizionamenti in futuro possano essere tali da costituire un freno alla crescita, se non nella misura della compatibilità con l'operatività dell'aeronautica militare. Così il Piano (pag. 342): “l'apertura al traffico civile è espandibile a condizione che dall'espansione non derivino limitazioni allo svolgimento dei compiti istituzionali delle Forze Armate”.
- La solidità dei rapporti di collaborazione tra SAT e la 46ma Brigata Aerea, e più in generale con l'Aeronautica militare è maturata negli anni, ha portato e continua a portare benefici allo sviluppo e potenziamento dell'aeroporto civile, sempre nel rispetto delle modalità operative e delle esigenze dell'Aeronautica Militare. Un esempio della fattiva collaborazione tra SAT e l'Aeronautica Militare: il gruppo di lavoro congiunto, a cui partecipa anche un rappresentante ENAC, oggi attivo sul progetto di riqualificazione della pista principale e realizzazione del raccordo tra le testate sud.

Pertanto, le dichiarazioni succitate rilasciate da Vito Riggio, Presidente di ENAC, non corrispondono agli atti tra ENAC e SAT né a quanto previsto per l'Aeroporto di Pisa dal Piano (1), sia relativamente allo sviluppo delle infrastrutture dello stesso, sia in relazione al suo ruolo in Toscana e nella macroregione Italia centro.-settentrionale.

SAT conferma quindi il suo impegno a proseguire nella realizzazione degli investimenti previsti nel Masterplan presentato ad ENAC in rapporto alle previsioni di traffico formulate, in coerenza con Contratto di Programma sottoscritto con ENAC, e in linea con quanto previsto dallo stesso Piano Nazionale degli aeroporti, predisponendo, grazie agli investimenti ora in corso, una capacità aeroportuale in grado di accogliere 7 milioni di passeggeri al 2025.

(1) “Studio del Sistema Aeroportuale Nazionale, scenari e strategie di sviluppo”, generalmente denominato “Piano Nazionale degli Aeroporti”. Il testo dello Studio a cui si fa riferimento (e di cui si allegano le pag. 341-345 per pronta referencia) è stato presentato da ENAC nel febbraio 2011 alle istituzioni e alle società di gestione aeroportuale interessate “per avviare, sulla base dell'incarico ricevuto dal Ministero dei Trasporti, le consultazioni con le istituzioni centrali e territoriali e con gli operatori di settore” (cit. da Calendario consultazioni ENAC – www.enac.gov.it 21022011