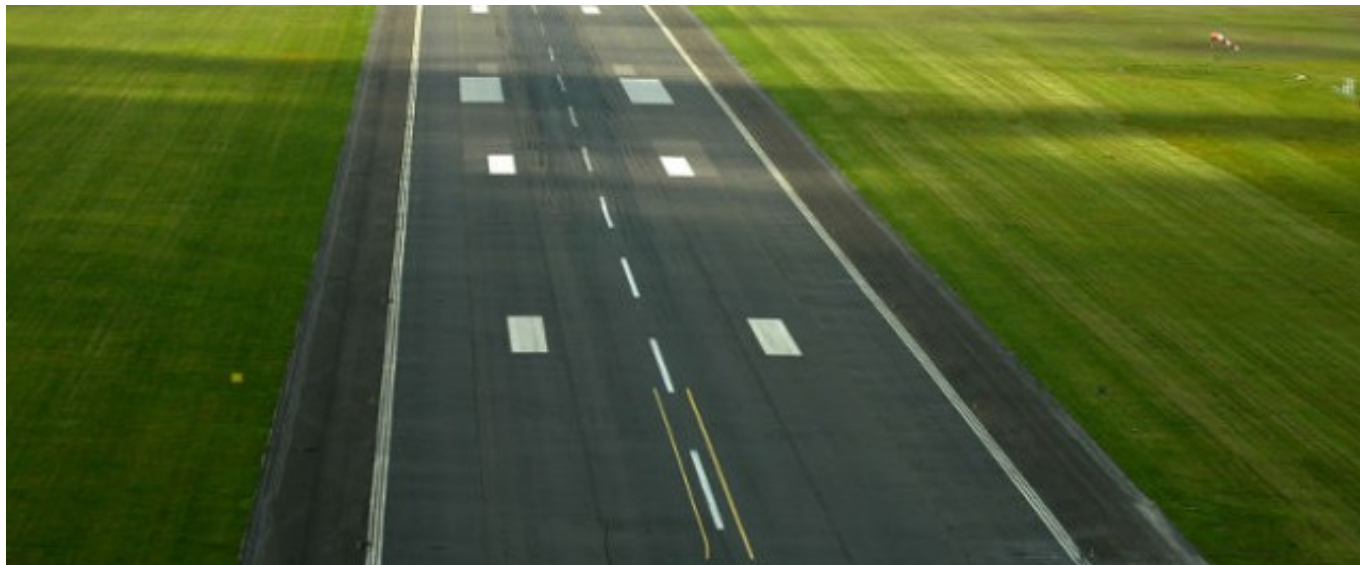


SAT si spacca sul no alla pista di 2400 metri di Peretola

Author : Redazione

Date : 15 maggio 2014



Il consiglio di amministrazione di Sat esce allo scoperto, approvando il piano di sviluppo per il Galilei e chiamando per nome i punti critici dell'integrazione con Firenze. Con un voto a maggioranza ieri, al quale non ha partecipato la Regione, ancora azionista con il 16,9%, e che ha visto il voto contrario del socio privato, Corporacion America. Un consiglio di amministrazione spaccato che vede i soci del Patto parasociale sempre più in apprensione e in isolamento per quanto sta accadendo.

In un comunicato la maggioranza del CdA mette nero su bianco la contrarietà alla pista di Peretola di 2.400 metri, ma lo fa a partire dai propri piani e dalla propria gestione. "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", si legge, "e lo sviluppo della capacità complessiva dello scalo fino a 7 milioni di passeggeri/anno".

Si elenca quindi i principali investimenti, sottolineato, in autofinanziamento. Interventi già noti, quale il potenziamento delle infrastrutture di volo e raccordo pista per circa 16 milioni di euro, oggi in corso; la delocalizzazione borgo Via Cariola (13 milioni di euro di finanziamenti pubblici e 3.5 milioni a carico SAT) oggi in corso; la realizzazione del People Mover (21 milioni), l'ampliamento del Terminal passeggeri (45 milioni), l'impilamento dei piazzali aeromobili (4 milioni). E ancora, la realizzazione del nuovo City Gate (5,5 milioni) e l'ampliamento del Cargo Village (6,8 milioni).

"Nel prendere atto con soddisfazione di questo importante traguardo e nel confermare il piano di investimenti - si legge ancora - 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 le pianificazioni nazionali e regionali, rimarca nuovamente Sat, quasi a voler segnare con ogni passaggio che la competizione con Firenze è già in atto e Pisa primeggia. Da qui l'affondo, con tutti i nomi e cognomi del caso: "In questo contesto sistemico, di complementarietà 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 PIT si citano le dichiarazioni dell'amministratore delegato di Adf, che vanno dritte verso la spaccatura fra i due scali, e aggiunge: "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".

Il consiglio di amministrazione di SAT tenta quindi una sintesi al suo interno, ma in assenza della Regione e di fronte alla pressione del 27,3% argentino, è la maggioranza pubblica, tutta locale, a far sentire la propria voce, fino a fare appello "agli organi competenti". "Nel confermare la programmazione prevista in autofinanziamento P.S.A. dell'Aeroporto di Pisa - conclude la nota, che scatenerà reazioni e repliche - 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".