

ADP E CPATA. AEROPORTO "GALILEI" E IL COVID.

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
e COMITATO PICCOLI AZIONISTI di TOSCANA AEROPORTI

AGLI ORGANI DI STAMPA LOCALI E NAZIONALI

Pisa, sabato 10 Ottobre 2020

Oggetto: IL GALILEI E IL COVID

Le grandi compagnie aeree, in particolare quelle di lungo raggio, sinora il business più lucroso, sono costrette a ridimensionarsi ed a ricorrere a capitali pubblici, anche a costo di vedere l'azionariato pubblico sovrastare il privato, come sta succedendo a LUFTHANSA, per i 9 miliardi di aiuti statali richiesti.

Brian Pearce, il capo economista della IATA, la principale associazione internazionale dei vettori ha dichiarato che alcune linee aeree americane hanno chiuso o sono a un passo dalla chiusura: "Ci sono 30-40 avioilinee già fallite in queste settimane o entrate in amministrazione controllata..... in quanto stanno bruciando circa 250 mila € al minuto di cassa e di questo passo, senza ulteriori misure di supporto da parte dei governi, altre avranno in media solo cinque mesi e mezzo di vita, forse meno".

Alitalia (AZ), per il periodo 1 marzo-15 luglio 2020, ha ricevuto, con provvedimento della Commissione UE, il contributo di 199 milioni € ed ha presentato una nuova istanza, per affrontare la sfida del COVID, in autunno e inverno, il periodo peggiore per le compagnie aeree, per i problemi meteorologici stagionali. Il Commissario straordinario Leogrande, ha dichiarato che ad AZ rimane scarsa liquidità, essendo la disponibilità di cassa residua di soli 260 milioni €, avendo rimborsato, fino al 30 settembre, oltre

265 milioni in biglietti venduti per i voli cancellati per l'emergenza,

Per risolvere i problemi fisiologici originanti la gestione commissariale, AZ attende di ricevere 3 miliardi di contributi dal Governo, per potersi ristrutturare nella newco sollecitata dalla UE e ha fatto richiesta di nuova CIGS per 6.828 dipendenti, fino al 23 settembre 2021.

Nelle precedenti crisi del trasporto aereo: crisi petrolifera, crisi Torri gemelle; le linee aeree di medie dimensioni, basate prevalentemente su collegamenti di corto/medio raggio, hanno superato meglio le crisi operative, come successe ad AZ, nell'immediato, ma che poi non ha saputo risolvere i suoi problemi fisiologici.

Probabilmente anche in questa crisi saranno i collegamenti corto/medio raggio a salvare molte linee aeree.

I cittadini italiani, azionisti pubblici di AZ, per evitare che la sua nuova ricapitalizzazione pubblica venga sperperata, chiedono al Ministro dei Trasporti: "La ristrutturazione AZ prevedeva d'investire soprattutto nel lungo raggio, però penalizzato fortemente dall'attuale crisi. Conviene sempre fare tale scelta?"

E quelli pisani chiedono: "Conviene sempre puntare solo sulla vocazione aeroportuale low cost del Galilei, visto che quella intercontinentale, fino ad ora solo teorica è stata comunque azzerata dalla pandemia?"

Poiché la ridotta attività di Ryanair, ha fortemente penalizzato il Galilei nel 2019, non conviene incrementare su Pisa i voli Wizz Air, la terza low cost d'Europa?

József Váradi, suo amministratore delegato, vuole investire in Italia ed aprire nuove basi ed avviare altri voli soprattutto interni al nostro Paese, visto che essi non risentono dei problemi e delle restrizioni delle frontiere.

Wizz Air ha dichiarato di aver fatto meglio di altre low cost, per avere i costi operativi più bassi e velivoli che hanno in media più sedili e volano 13 ore al giorno, contro le 10-11 di altre compagnie. Si ritiene pertanto la compagnia più resistente, anche nel peggior scenario possibile, un nuovo

stop dei voli, avendo 24 mesi di liquidità.

Per l'Associazione Amici di Pisa

Dr. Franco Ferraro

Per il Comitato Piccoli Azionisti TA

Dr. Gianni Conzadori