

## AEROPORTO DEI MIRACOLI

**INVESTIMENTI**  
QUELLI REALIZZATI  
NEGLI ULTIMI 12 MESI  
AMMONTANO A 13 MILIONI

**PROSPETTIVE**  
NEL PRIMO BIMESTRE 2011  
L'INCREMENTO VIAGGIATORI  
E' PARI AL 12,7%

# Super-Galilei: volano ricavi e utile E Sat stacca un ricco dividendo

*Le entrate crescono del 13,6%, la cedola sarà di 13 centesimi (+18,2%)*

IL «GALILEI» sfida i progetti di fusione con Firenze sfoderando numeri da record. Sono quelli licenziati ieri dal cda Sat che ha approvato il progetto di Bilancio d'esercizio 2010. Sono tutti dati positivi. Il traffico passeggeri ha mantenuto un trend di crescita positivo (+1,2% rispetto al 2009) registrando un nuovo record di traffico con 4.067.012 transiti e questo nonostante le numerose cancellazioni di voli per effetto della nube di cenere del vulcano islandese Eyjafjallajökull in aprile e maggio. In assenza di tali cancellazioni, si stima che il traffico passeggeri avrebbe registrato una crescita del 3,3%. La validità del modello di business della Società

**PASSEGGERI**  
Superata la soglia  
dei 4 milioni pari a +1,2%  
nonostante la nube vulcanica

è inoltre confermata dal tasso di crescita medio annuo composto (Cagr) registrato nel periodo 2007-2010, pari al 2,97%, superiore di oltre 3 volte rispetto a quello del sistema aeroportuale italiano pari allo 0,87%. Il fattore di riempimento medio (load factor) del 2010 è stato pari al 75%, in crescita rispetto al 2009 (quando era pari al 74,3%). Il 2010 si è chiuso col segno positivo anche per il traffico merci e posta dell'Aeroporto Galilei che ha registrato una crescita del 15,9% rispetto all'anno precedente. Questi risultati sono stati raggiunti soprattutto grazie alla performance dei vettori cargo courier, settore che complessivamente ha registrato sullo scalo di Pisa un incremento pari al 23,8% rispetto al 2009.

I ricavi totali sono pari a 70,6 milioni (+13,6% rispetto al 2009 quando erano pari a 62,2 milioni). In particolare, i ricavi operativi



**SVILUPPO** Dal 1° luglio AirOne, smart carrier del gruppo Alitalia, aprirà una base a Pisa posizionando al «Galilei» un airbus 320 da 180 posti, facendo dello scalo la sua seconda base nazionale

«Aviation», pari a 42,2 milioni di euro, crescono dell'11,7%. I ricavi operativi «non aviazione» pari a circa 18 milioni, risultano in flessione dell'1,9% (ma nel 2009 avevano beneficiato di importi legati al verificarsi di eventi non ricorrenti: Al netto di tali eventi, il valore dei ricavi operativi «non avia-

tion» del 2010 risulta in crescita del 2,4% rispetto all'esercizio precedente. L'utile ante imposte, pari a 6,5 milioni di euro al 31 dicembre 2010, registra una crescita dell'11,9% rispetto al 2009 quando era pari a 5,8 milioni. Pertanto l'esercizio 2010 chiude con un utile netto pari a 3,5 milioni in au-

## RIFLETTORI



Il bilancio 2010 è stato approvato ieri dal cda riunitosi con l'ad e direttore generale, Gina Gianni (foto)



Confermata l'alleanza con Ryanair: fino al 2016 il Galilei è scalo strategico per la compagnia low cost



Il costo del personale (21,1 milioni) cresce dell'1,7% (rinnovo del contratto di lavoro)

mento del 13,5%, rispetto ai 3,1 milioni di euro dell'esercizio 2009, ovvero 500mila euro in più di quello registrato a Peretola. Alla luce di questi risultati verrà proposto all'assemblea degli azionisti un dividendo pari a 0,13 euro per azione (+18,2% rispetto al 2009).



**GOVERNATORE**  
Enrico Rossi sostiene  
la fusione tra gli scali

**L'APPELLO**  
Rossi insiste:  
«Le due società  
presentino  
un piano unico»

«Vorrei chiedere alle due società che gestiscono gli scali toscani di uscire allo scoperto e presentare un piano integrato di sviluppo». Lo ha detto Enrico Rossi, presidente della Regione davanti alle commissioni Territorio e ambiente e mobilità e infrastrutture del consiglio regionale, alle quali ha presentato la proposta di integrazione al Pit relativa alla Piana fiorentina. «In quest'area c'è l'aeroporto», ha ricordato Rossi: «Non me la sento di dire — aggiunge — che deve essere chiuso o declassato. E' un'industria importante, che lavora 35 milioni di euro l'anno. Oggi si rischia di far gravitare su altre aree un grande volume di passeggeri. Valutiamo dunque le soluzioni per Peretola senza veti da parte di nessuno». Rossi, parlando delle prospettive per gli scali gestiti da Adf e Sat, ha osservato che «le previsioni più attendibili ci dicono che entro il 2025 il volume di passeggeri in Europa raddoppierà», e che quindi «dobbiamo preparare la Toscana a questa prospettiva, con lo sviluppo di Pisa e con il contenuto sviluppo di Firenze come city airport».

\*Presidente Circolo Liberal Pisa



di CARLO  
LAZZERONI\*

**INTERVENGO** a proposito dei progetti di fusione tra Galilei e Vespucci sostenuti dalla Regione. La storia recente ci insegna che la crescita del Galilei di questi ultimi anni non è stata frutto di scelte lungimiranti da parte della Regione Toscana, ma conseguenza di scelte manageriali che hanno goduto di una rivoluzione del mercato aereo legata ai voli low cost, che hanno trovato a Pisa una base

## L'OPINIONE

### SIA IL MERCATO A DECIDERE, NON LA POLITICA

strategica importante. E l'aeroporto di Pisa, da certe scelte e situazioni è cresciuto sempre più, attraverso mirati investimenti. Ed è cresciuto direi, nonostante le scelte strategiche pubbliche (miopi) della Regione che per anni non è riuscita a dare neanche una percorrenza decente (da contenere in 45-50') nel collegamento tra l'aeroporto di Pisa, la stazione di Pisa e la città di Firenze. E la partita come si è giocata sul mercato ieri, si giocherà sul mercato domani, attraverso un

rapporto sempre più stretto da mettere in campo con le compagnie aeree che, loro sì, possono determinare con le loro scelte lo sviluppo o meno di un aeroporto e quindi di un territorio. La politica dovrebbe operare per supportare il management aziendale degli aeroporti in questione, attraverso incentivi ed apposite politiche turistiche che rendano sempre più appetibile un territorio. Ma il punto vero è che su questo mercato Pisa rappresenta il presente, e può giocarsela con le credenziali

giuste con tutti gli altri concorrenti, mentre Firenze potrà rappresentare una forza in questo mercato solo in un futuro prossimo (e solo se farà la nuova pista). Questo rappresenta un grosso rischio. E se è giusto che, sul mercato, Firenze si giochi la propria partita in un regime di concorrenza, forti dubbi rimangono su una scelta dirigitica che, attraverso una gestione unica dei due aeroporti, potrebbe limitare in qualche modo lo sviluppo futuro del Galilei per cercare di recuperare il gap competitivo dell'aeroporto fiorentino. Visto i frequenti fallimenti della politica, che sia il mercato a stabilire lo scenario futuro degli aeroporti toscani.