

Rimandata a settembre

di Andrea Giuricin

La scadenza era fissata: la riunione del consiglio d'amministrazione di Alitalia si doveva riunire oggi, 1° Agosto, per definire il piano industriale per il rilancio o meglio, per il non fallimento della compagnia. Il colpo di scena non è mancato; ieri, in serata, un comunicato del Ministero del Tesoro, primo azionista della compagnia, annunciava le dimissioni del presidente Libonati. Al posto di Libonati subentra Maurizio Prato, scuola IRI e Amministratore Delegato di Fintecna.

Questo cambiamento avviene dopo il fallimento dell'asta di vendita e probabilmente avrà delle conseguenze non indifferenti per il vettore di bandiera. La nomina del nuovo presidente e amministratore delegato permette d'individuare quattro ricadute principali:

- Prato, conoscitore del settore, ha ricevuto delle deleghe gestionali che gli permetteranno di agire come un manager di un'impresa privata.
- Fintecna, della quale Prato è A.D., è proprietaria del 51 per cento di AZ Service, la parte di Alitalia non direttamente legata al core business aziendale (Voli).
- Il piano industriale è rimandato di un mese.
- La trattativa privata sembra essere indicata come via di privatizzazione dal comunicato del Ministero del Tesoro

Il primo punto può essere considerato sostanzialmente positivo, in quanto un manager esperto del settore può cercare di ridurre le criticità della compagnia (cfr. IBL Focus n. 65), con un piano industriale serio e che non faccia sconti a nessuno.

Il secondo mette in luce la poca chiarezza di idee che il maggiore azionista della compagnia sembra avere. Lo scorporo di Alitalia Service con i suoi 7000 dipendenti è avvenuto poco tempo fa; oggi diventa Amministratore Delegato di Alitalia, l'Amministratore Delegato di Fintecna.

Si era scelto di andare verso la focalizzazione del business dei voli, e con la decisione odierna probabilmente viene scelta la strada di un business allargato (Voli + Servizi). Questo non necessariamente comporta un errore strategico per la compagnia, ma il problema è il continuo cambiare di strategia.

Il terzo punto, deciso nel consiglio di Amministrazione odierno è tanto necessario quanto negativo; necessario perché il nuovo amministratore delegato deve approfondire la conoscenza della situazione del vettore, negativo perché dopo mesi persi per un'asta andata deserta, viene perso un altro mese. Un

Andrea Giuricin è assistente per i corsi di Politica economica pubblica e Finanza pubblica presso l'Università di Milano – Bicocca.

mese può non sembrare molto, ma per una compagnia per la quale le risorse sono destinate a finire nel primo trimestre 2008 diventa una perdita di tempo non indifferente.

L'ultimo punto necessita del condizionale. Pochi giorni fa, dopo il fallimento dell'asta di privatizzazione, il Ministro delle Finanze affermava che rimanevano solo due soluzioni per Alitalia: la liquidazione o la trattativa privata. Quest'ultima sembra essere diventata la via scelta dal Ministero. La compagnia dovrà scegliersi un nuovo cavaliere bianco che la salvi dal fallimento.

La situazione continua essere molto mutevole. Alitalia necessita di nuove risorse che lo Stato non può più versare grazie ai vincoli imposti dall'Unione Europea; le grandi compagnie europee, disinteressate all'asta di privatizzazione, rientrano in gioco tramite la trattativa privata.

Le paure dei politici

La paura che Alitalia diventi una compagnia regionale è insensata, in quanto Alitalia è praticamente già diventata una compagnia regionale. Il mercato europeo del trasporto aereo è unico e la compagnia di bandiera trasporta nemmeno il 3 per cento dei passeggeri dell'Unione Europea. Nel corso degli ultimi anni è stata superata in termini di passeggeri trasportati dalle due maggiori compagnie low cost europee.

La definizione di compagnia nazionale, non ha più senso di esistere in un mercato liberalizzato a livello europeo; sarebbe meglio distinguere in due tipi di compagnie:

- Le compagnie aeree europee
- Le compagnie regionali

La prima tipologia è tipica di una compagnia che non ha la base operativa solo in un paese, come succede per AirFrance dopo l'acquisizione di Klm o come sta cercando di fare British Airways con l'acquisizione di Iberia. Compagnie europee sono anche le due principali low cost, Ryanair e Easyjet che non hanno base solo nei rispettivi paesi.

La compagnia regionale è quel vettore che sostanzialmente ha la base operativa in un solo paese.

Alitalia, tramite un'acquisizione di una grande compagnia aerea può diventare parte di una compagnia europea.

La paura dello straniero è ancora più insensata. Cosa significa italianità in un mercato che è liberalizzato a livello europeo e che si sta liberalizzando a livello intercontinentale tramite l'accordo "Open Skies"?

Il mercato dei voli internazionali nell'Unione Europea è passato da 21 milioni del 1997 ai circa 50 milioni del 2006 sicuramente non grazie ad Alitalia, la cui quota di mercato è in costante diminuzione. Non è la singola compagnia che fa un mercato; questo accadeva solo in mercato monopolistico.

Una ricerca del CRIET mette in luce un fatto sorprendente; i voli dall'Italia verso l'Unione Europea sono uguali in numero per Alitalia e Ryanair (poco più di 750 voli settimanali). Questo significa che Ryanair trasporta circa lo stesso numero di passeggeri di Alitalia verso le destinazioni europee.

La tabella seguente mostra il numero di voli settimanali dai principali aeroporti verso le destinazioni europee.

| Aeroporto | Compagnia | |
|--|-----------|---------|
| | Alitalia | Ryanair |
| Voli Europa | | |
| Altri Aeroporti | 0 | 189 |
| Milano Bergamo | 0 | 195 |
| Milano Linate | 69 | 0 |
| Milano Malpensa | 374 | 0 |
| Pisa | 0 | 118 |
| Roma Ciampino | 0 | 188 |
| Roma Fiumicino | 319 | 0 |
| Treviso | 0 | 83 |
| Totale | 762 | 773 |
| Fonte: Elaborazione Orari Compagnie 2007 | | |
| Dati: Voli settimanali verso Europa | | |

Le compagnie europee entrano sul mercato italiano attratte dalla possibilità di avere dei profitti; ciò significa che cercano di trovare nuove rotte remunerative seguendo le regole del mercato.

Alitalia non riesce ad eliminare le rotte meno remunerative e continua ad operare in perdita.

L'unica paura giustificata è quella che Alitalia possa continuare ad operare in perdita, con un danneggiamento per i cittadini e per il mercato tramite la politica degli aiuti di Stato.

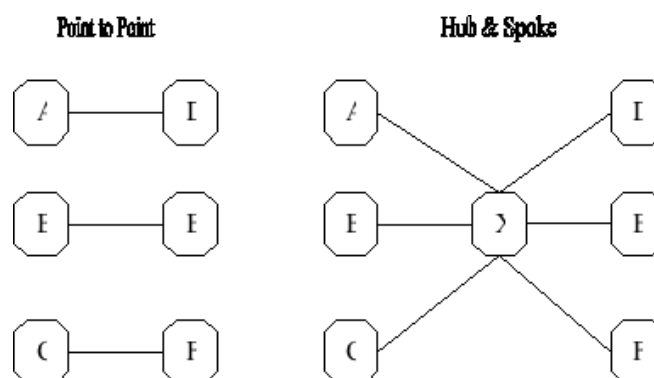
Quale Hub per Alitalia?

I politici in Italia discutono e purtroppo vogliono decidere se sia possibile mantenere due hub per Alitalia: Roma Fiumicino e Milano Malpensa. Negli ultimi giorni circolava negli ambienti politici la voce che Malpensa avrebbe perso il suo ruolo di hub: ma Alitalia ha veramente due hub?

Bisogna innanzitutto spiegare cosa sia un hub. L'hub ha il compito di attrarre i voli da punti periferici del sistema, spoke, in modo da effettuare voli verso destinazioni di lungo raggio.

L'altro sistema di rotte è il point to point che sviluppa le rotte tra due punti anche periferici.

Il successivo schema esemplifica la differenza.



Le compagnie low cost utilizzano solitamente un sistema point to point, mentre le compagnie tradizionali l'hub & spoke.

Alitalia ha circa 125 voli settimanali verso destinazioni intercontinentali e di queste circa l'80 per cento partono da Milano Malpensa.

Scegliere Roma Fiumicino potrebbe essere parte di una strategia di sviluppo legato al turismo, scegliere Milano Malpensa sarebbe parte di una strategia legata al business.

Questa decisione può essere presa solo dal management nel piano industriale, lasciando da parte ogni influenza politica. Alitalia ha ben pochi voli intercontinentali se raffrontati a quelli AirFrance. Il totale dei voli intercontinentali Alitalia è pari al numero di voli per l'Africa dall'hub di Paris Charles De Gaulle.

Ci si domanda ora quale hub ci sia nel futuro di Alitalia. Questo quesito nasce dal cambiamento della procedura di vendita e del possibile acquirente della compagnia; se la compagnia italiana venisse acquisita da un grande gruppo europeo probabilmente né Milano né Roma rimarrebbero hub.

Le decisioni sono state rimandate a Settembre. La gestione dell'azionista pubblico è sicuramente da bocciatura. Negli ultimi 10 anni, i diversi governi non hanno saputo prendere la decisione più semplice che ci fosse: lasciare agire le forze di mercato, privatizzando Alitalia o lasciandola fallire. Si è voluto e sembra che si voglia ancora allungare l'agonia di una compagnia che avrebbe potuto essere alla pari di AirFrance.