

Reti Procede il piano d'integrazione voluto da Moretti. Compagnia al palo sui Paesi Emergenti

# Fs-Alitalia Nessuno ne parla Ma il progetto prende quota

Sul polo treni-aerei al lavoro il Boston Consulting Group. E l'Antitrust...

DI ALESSANDRA PUATO

**E** come lo chiameremo se mai partirà: l'aerotreno, il ferroplano? Oltre al Ponte di Messina a una sola campata su oltre tre chilometri di mare, potremmo davvero avere in Italia un altro unicum mondiale: la società fra le ferrovie e gli aerei.

Prende quota il piano di un polo fra Ferrovie dello Stato e Alitalia, con le prime che in sostanza ingloberebbero, magari attraverso una controllata, la seconda per ottenere sinergie, in particolare sulla rotta Milano-Roma fagocitata dall'Alta velocità con il Frecciarossa e Italio e ormai coperta dal treno per il 58% (era il 36% nel 2008 — il resto è per il 32% dell'aereo e per il 10% della gomma, dati Fs). L'obiettivo è razionalizzare dove c'è sovrapposizione, con economie di scala su destinazioni e uffici. L'idea piace a Mauro Moretti, amministratore delegato Fs, e del progetto si è già parlato, ma pareva un'eccentricità.

Ora è un piano concreto, per il quale è stato trovato l'advisor e sul quale sta ragionando, seppure in via informale, l'Antitrust.

Secondo fonti accreditate, l'advisor è il Boston Consulting Group, lo stesso che per il governo Monti ha elaborato il piano strategico per il turismo che coinvolge la Cassa depositi e prestiti. È nelle stanze milanesi della società di consulenza che si sta silenziosamente lavorando da pochi giorni per rendere

concreto e fattibile il progetto Fs-Alitalia. Quanto all'Autorità per la concorrenza presieduta da Giovanni Pitruzzella, «Non c'è al momento alcun fascicolo al vaglio», puntualizza, ma sta ufficiosamente considerando una tale aggregazione che può portare a una maggiore posizione di monopolio di Ferrovie.

## L'idea della «newco»

Il piano è coperto da riserbo, in particolare sull'architettura societaria, e certo avrà bisogno del viatico politico post elettorale: primi passi, dunque. Secondo osservatori, comunque, essendo Ferrovie una spa, benché pubblica, potrebbe acquisire anche direttamente quote di Alitalia, magari alla scadenza naturale di ottobre, quando i soci — compresi Air France e il presidente Roberto Colaninno con la sua Piaggio — saranno liberi di vendere senza l'ok del Consiglio d'amministrazione.

Una strada possibile è che il gruppo guidato da Moretti costituisca una newco, una nuova società, con la quale poi rilevare Alitalia, in tutto o in parte (e a costo zero), aprendo il capitale anche ad altri partner. Fra le ipotesi, non confermata, c'è quella di fare confluire i debiti in una bad company: e sarebbe la seconda «scatola nera» pubblica, dopo il salvataggio di Alitalia con il governo Berlusconi nel 2008. Resterebbe escluso, almeno in una prima fase, un intervento diretto della Cassa depositi e prestiti. «Si chiama integrazione verticale d'impresa dominante, la stessa di Microsoft che fu bocciata dall'Antitrust europeo di Mario Monti — dice Marco Ponti, docente di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano —. L'Antitrust ita-

liano non dovrebbe farla passare. È un cartello che non porta vantaggi ai consumatori, un modo mascherato per rimettere sulle spalle del pubblico il salvataggio dell'Alitalia».

## Il crollo Milano-Roma

Con 1,24 milioni di passeggeri nel 2012 (278 mila viaggiatori persi in due anni), la rotta Linate-Fiumicino copre ormai soltanto il 3% dei ricavi di Alitalia, dichiara la compagnia, ed è in erosione di redditività. La situazione è destinata a peggiorare ora che sta arrivando EasyJet, a cui l'Antitrust ha assegnato su quella stessa rotta otto slot (quattro andate e ritorno), rompendo il monopolio. La compagnia low cost di Carolyn McCall annuncerà oggi date e dettagli, ma di certo ambisce alla clientela d'affari che di Alitalia è il fulcro. «Vedremo se i passeggeri preferiranno il nostro servizio all'appuccio spartano degli ultimi arrivati», attacca Gianni Pieraccioni, chief commercial officer di Alitalia. E però l'ex compagnia di bandiera incide ormai solo per il 45% sul traffico domestico di Aeroporti di Roma (50% due anni fa). E sulle rotte nei Paesi ad alto sviluppo, dove potrebbe fare da volano all'economia italiana, è ferma rispetto ai rivali europei.

## Destinazioni mancate

Nei 50 Paesi extraeuropei con maggiore crescita del Pil fra il 2007 e il 2011, dice infatti uno studio dell'Università Bocconi per il Corriere Economia sul presidio territoriale allo sviluppo (vedi tabella), la dimagrita Alitalia contava al 6 febbraio soltanto 19 destinazioni dirette, contro le 64 di Lufthansa, le 56 di British Airways, le 43 di Air France. In Cina Alitalia ha un

solo scalo, i tedeschi quattro, inglesi e francesi tre. In Arabia Saudita ne ha zero, idem in India dove British Airways e Lufthansa ne contano cinque e Air France tre. E negli Usa è rimasta con tre rotte, contro le 19 di Lufthansa, le 16 di British Airways, le otto di Air France.

«Il confronto non è coerente viste le consistenze diverse delle flotte», dice Alitalia, che ha un quinto degli aerei di Air France (142 di cui 22 a lungo raggio, contro 593 di cui 172 a lungo raggio) e sarebbe ben felice di riempire i vettori su quelle rotte (aumenterà, dice, i voli su Russia e Brasile in estate).

«Ma Lufthansa ha avuto coraggio ad aprire cinque scali sull'India, bisogna prendersi del rischio industriale — commenta Stefano Caselli, prorettore agli affari internazionali della Bocconi, che ha curato l'indagine —. Alitalia dovrebbe seguire la strada di Unicredit e Intesa: investire sull'estero. Chiunque sia il futuro proprietario non potrà ragionare sul mercato nazionale». Ed è questo il possibile limite del polo treno-aereo. «Se disegnata in modo razionale, fatto salvo il parere dell'Antitrust, l'aggregazione Fs-Alitalia può anche funzionare, per esempio presidiando i voli sul Sud Italia dove il treno non c'è più — dice Caselli —. Ma è essenziale per lo sviluppo del Paese un accordo societario con compagnie straniere, come Etihad o Emirates». Resta inteso che la vera incognita è cosa farà il socio straniero attuale, Air France, che nel progetto Fs potrebbe anche essere pagata con gli slot. Si vedrà con le elezioni chi perderà il treno.

**L'obiettivo è evitare le sovrapposizioni con il Frecciarossa. Marco Ponti: «Ma non sia un altro salvataggio pubblico»**

### ● Più rotaia meno ali

Traffico passeggeri sulla rotta Roma-Milano

Aereo

**50%**



**2008<sup>1</sup>**

Treno

**36%**

Gomma

**14%**

Aereo

**32%**



**2012<sup>2</sup>**

Treno

**58%**

Gomma

**10%**

(1) treno solo Trenitalia

(2) stima, treno= Trenitalia + Ntv

Fonte: Ferrovie dello Stato Italiane

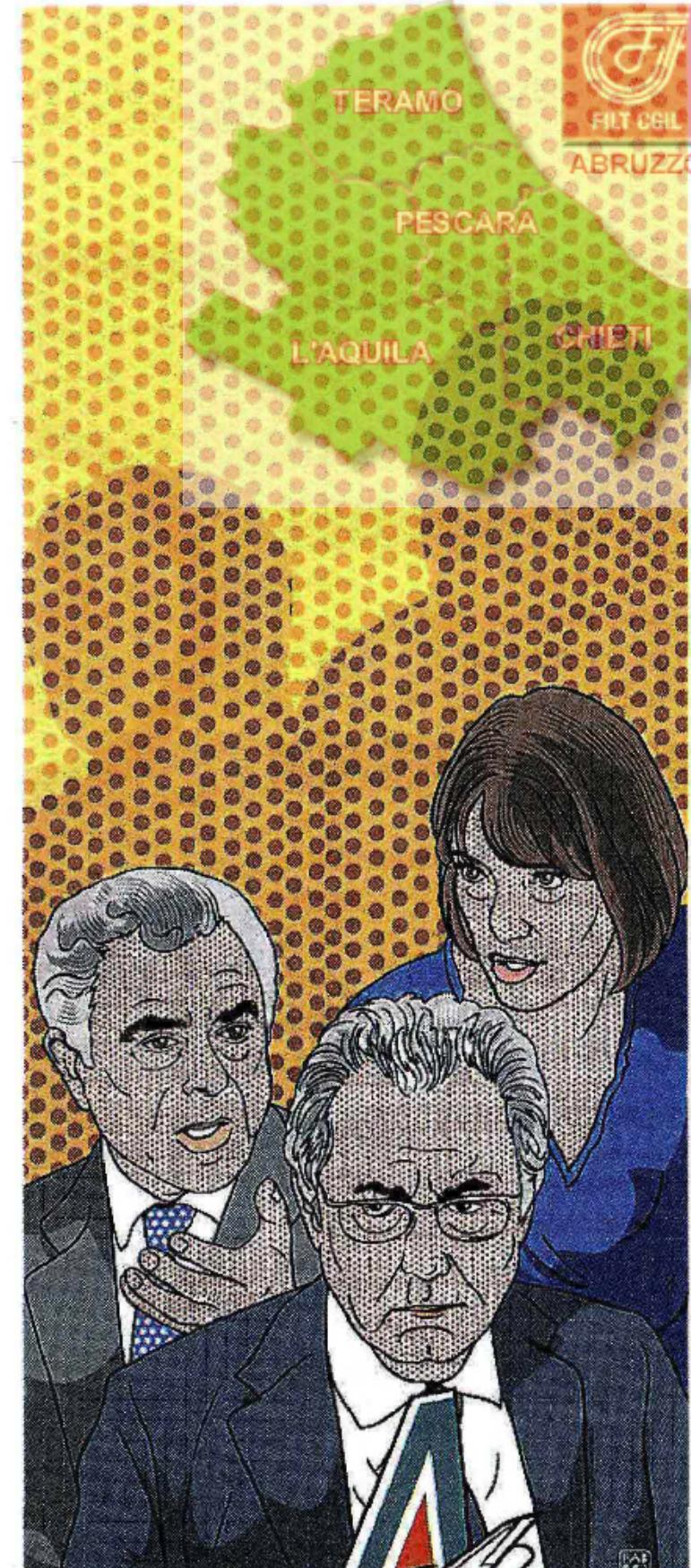


Illustrazione di STEFANO FABBRI

### ● Il divario con l'Europa

Numero di destinazioni con voli diretti dal Paese d'origine verso i Paesi extraeuropei con maggiore tasso di crescita del Pil 2007-2011

Paese	Crescita del Pil	Alitalia	Lufthansa	British Airways	Air France
Cina	109%	1	4	3	3
Brasile	81%	3	2	2	2
Egitto	76%	1	1	1	1
Argentina	71%	1	1	1	1
Arabia Saudita	50%	0	2	2	2
India	49%	0	5	5	3
Russia	43%	1	6	2	2
Sudafrica	43%	0	2	2	1
Emirati Arabi	40%	1	2	2	1
Usa	7,4%	3	16	19	8
<b>TOTALE DESTINAZIONI TRA I 50 PAESI CON MAGGIORE CRESCITA</b>		<b>19</b>	<b>64</b>	<b>56</b>	<b>43</b>



**Concorrenti**  
**Mauro Moretti,**  
**alla guida**  
**di Ferrovie;**  
**a destra, Roberto**  
**Colaninno**  
**(Alitalia)**  
**e Carolyn McCall**  
**(EasyJet)**