



Sabelli: "Con Deutschebahn facciamo il biglietto unico con Fs si potrebbe fare di più"

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DELLA COMPAGNIA AEREA: "LA GUERRA CONTRO I BINARI È FINITA PERCHÉ LE POSIZIONI SI SONO STABILIZZATE. MA ORA BISOGNA PORTARE L'ALTA VELOCITÀ NEGLI AEROPORTI E SVILUPPARE L'INTERMODALITÀ"

Roma

Rocco Sabelli è un combattente, ma il suo nemico non è più l'Alta Velocità di Mauro Moretti. «Le cose si sono assestate - dice - siamo in competizione sulla tratta Roma-Milano, dove la concorrenza ha fatto bene a tutte e due e anche ai passeggeri, ma ormai lo spostamento da un mezzo all'altro si è stabilizzato».

Ora però arriverà anche Ntv.

«Sarà un problema più loro che nostro, i passeggeri che sono spostati sull'alta velocità potranno scegliere tra due offerte, ma quelli che vanno in aereo ritengo che continueranno a farlo».

Ma non c'è solo la Roma-Milano.

«E' vero, ma per i flussi tra Nord e Sud, dove l'alta velocità non arriva, non c'è vera competizione tra le Fs e noi, sono due servizi diversi e non comparabili».

Bene, quindi la guerra non c'è più, cosa viene dopo?

«Dovrebbe finalmente venire quello che noi chiediamo ogni giorno da tre anni, ovvero lo sviluppo di un vero sistema intermodale. Se ne parla da sempre ma se guardiamo gli aeroporti italiani e cerchiamo tra di essi quale è connesso con reti ad alta o anche a media velocità non ne troviamo nessuno. Nessun aeroporto del nostro paese è connesso con le altre reti, e visto che gli aeroporti è difficile spostarli dovrebbe essere la ferrovia a raggiungerli, e mi sembra che questo non stia avvenendo».

Cosa chiedete?

«La prima cosa da fare è collegare decentemente Termini con Fiumicino, che non è solo l'hub di Alitalia, è l'hub dell'Italia e della sua capitale. Il servizio è scadente tanto che noi abbiamo parlato con Ntv e insieme abbiamo proposto a tutti gli interlocutori possibili di essere autorizzati ad operare su quella tratta, avremmo comprato noi i treni e con Ntv li avremmo gestiti. Nessuna risposta, almeno fino a pochi giorni fa, quando l'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti mi ha invitato per il 2 dicembre all'inaugurazione del nuovo servizio, che penso partirà anche da un binario più facilmente raggiungibile dai viaggiatori rispetto a quello dal quale fino ad ora partono i treni per il Leonardo da Vinci. E' un primo passo, anche se il prezzo del biglietto a quindici euro mi sembra fuori dal mondo».

E poi?

«Poi bisogna far arrivare a Fiumicino l'alta velocità da Napoli e da Firenze e la media velocità da Pescara e da Ancona. Questo ci consentirebbe di togliere gli aerei che oggi collegano Napoli e Firenze con Roma, che non servono a portare viaggiatori che vengono nella capitale ma solo quelli che da Roma proseguono per destinazioni europee o intercontinentali. Farli arrivare a Fiumicino con l'alta velocità sarebbe vantaggioso per i viaggiatori, per Alitalia e per le Ferrovie. Lo stesso dovrebbe avvenire con Venezia, il cui aeroporto ha potenzialità comparabili o forse superiori a quelle di Malpensa. Purtroppo non vedo segnali, progetti, investimenti che vadano in questa direzione ed è un peccato perché in altri paesi, in Germania per esempio, la collaborazione con Deutschebahn è già operativa».

Cosa fate con loro?

«L'intermodalità. Ovvero vendiamo, per esempio, un biglietto unico per Colonia che

consente al viaggiatore di arrivare a Francoforte con un volo Alitalia e poi, scendendo con la scala mobile e con lo stesso biglietto, proseguire in treno per Colonia. Perché a Francoforte, come in altri aeroporti tedeschi, l'alta velocità c'è. La verità è che in questi tre anni l'Alitalia uscita dal fallimento la sua traversata del deserto l'ha fatta, mentre intorno nulla si è mosso: aeroporti, collegamenti, ferrovie, tutto fermo».

Quindi la storia finisce qui, se non arrivano i binari ciascuno continuerà ad andare per conto suo.

«In realtà qualcosa si può fare. Innanzitutto credere insieme e per davvero all'intermodalità, quindi sviluppare il biglietto unico, un sistema di fidelizzazione unico e altre sinergie che possono dare frutti rilevanti. Vede, il modello di business delle compagnie che fanno lunga percorrenza è raccogliere il bacino più largo possibile di potenziali viaggiatori, il treno può essere il raccoglitore, fare da raccordo tra quel bacino e l'aeroporto e quindi il vettore, è una opzione win-win, nella quale vincono tutti, e infatti ne abbiamo parlato sia con Fs che con Ntv».

Una ipotesi più larga, che puntasse a mettere insieme Alitalia e Ferrovie dello Stato, garantendo così l'italianità di Alitalia e quello sviluppo intermodale di cui parlava, avrebbe un senso?

«Non c'è alcun esempio al mondo. Alitalia è una società privata, Fs è pubblica... Mi sembra un'ipotesi di pura fantasia. Certo, si potrebbero mettere insieme alcune piattaforme informatiche, forse i sistemi di acquisto, il revenue management (l'articolazione dei prezzi, ndr), i sistemi di fidelizzazione della clientela».

Sarebbe una soluzione al vostro futuro societario, sempre che l'Antitrust consenta, visto che Air France non sembra al-

meno in questa fase in condizioni di rilevare Alitalia alla scadenza del lock up.

«Il nostro futuro societario non è al momento in discussione. Il lock up scadrà all'inizio del 2013 e poi ci sono altri sei mesi, quindi siamo ancora lontani da quel momento. Quello che c'è ad oggi, e che è assai più rilevante dell'assetto societario, è l'integrazione industriale di Alitalia con Air France Klm, che procede molto bene e con soddisfazione da parte di tutti. Questa integrazione nel biennio 2009-2011 ha prodotto sinergie per 600 milioni di euro ed è una cifra destinata a crescere».

Ma il problema del futuro di Alitalia ora o tra un anno è comunque nelle cose.

«Quello che è nelle cose è la fragilità globale del settore. Le faccio una cifra: negli ultimi quarant'anni l'utile netto con-

solidato delle compagnie associate alla Iata è stato pari a zero. Zero. Perché, come le dicevo, è un settore fragile e il suo ulteriore consolidamento è la risposta naturale e inevitabile a questa fragilità. Oggi siamo attaccati dal basso dalle low cost e, dall'alto, dagli operatori del Golfo, e questo si somma alle incertezze economiche, geopolitiche, vedi la situazione del Nord Africa, naturali, vedi il terremoto e lo tsunami che hanno colpito il Giappone».

In tutto questo Alitalia come va? Rispetterà la previsione del pareggio operativo per fine anno?

«A fine settembre le avrei risposto con un sì convinto, ora le posso dire che probabilmente ci arriveremo e se non ci arriveremo saremo molto vicini. Ma le aggiungo anche che non è il dato di fine 2011 quello che mi preoccupa quanto quello che accadrà negli anni successivi».

C'è un effetto spread anche per voi?

«In un certo senso sì. Fino a

metà settembre le cose sono andate abbastanza bene su tutti i mercati salvo la Grecia, da metà settembre la Grecia è peggiorata, poi ha cominciato a flettere la Spagna, in ottobre l'Italia e in novembre la Francia, è la mappa del contagio dei debiti sovrani. A questo punto quello che ci stiamo domandando è se questa

frenata è dovuta alla situazione della finanza, e quindi c'è la possibilità che alcune scelte fatte in Italia o in Europa possano farla rapidamente rientrare, oppure se è una frenata economica vera che potrebbe riportarci a situazioni paragonabili a quelle del 2008-2009».

Per quale delle due propen-

de?

«Non propendo. Vedo che Air France è nella situazione in cui è e che Lufthansa ha ridotto le sue previsioni di crescita per il 2012 dal 9 al 3 per cento ed ha deciso di bloccare gli investimenti».

E voi, in questa situazione, avete le risorse per andare avanti?

«Abbiamo in cassa 370 milioni. Ma il punto non siamo più "noi Alitalia", se le cose dovessero andare davvero male il punto sarebbe "noi Italia" e "noi Europa". In questo momento è bene capire che in ballo c'è qualcosa di molto più grosso».

(m.p.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[I CONTI DI TRE TRIMESTRI 2011]

Spunta un risultato operativo per la prima volta positivo nei nove mesi



Nel grafico qui sopra, i risultati di bilancio dei primi nove mesi di Alitalia

Aumentano i passeggeri trasportati (più 7,3 per cento), gli aerei volano più pieni (più 1,6 il coefficiente di riempimento), crescono i ricavi (più 12). I risultati dei primi nove mesi del 2011 sono stati confortanti per la compagnia di bandiera. Ciò grazie, soprattutto, ai numeri positivi dell'ultimo trimestre preso in considerazione, quello estivo che va dal primo luglio al 30 settembre, che si è chiuso con un risultato netto di 69 milioni (più 30 milioni rispetto allo stesso periodo del 2010).

Il risultato operativo dei primi tre trimestri è stato di 21 milioni, per la prima volta positivo nei nove mesi (nel corrispondente periodo del 2010 era stato negativo per 74 milioni). Il risultato netto rimane negativo

per 25 milioni, ma il miglioramento rispetto ai meno 125 milioni del 2010 è notevole. La società guarda con soddisfazione a questi risultati, che potrebbero preludere - se il trend positivo continuerà - al raggiungimento di un utile, che sarebbe un premio per il lavoro svolto fin qui. «Il risultato dei primi nove mesi - si legge nel comunicato - è tanto più significativo se si tiene conto che, rispetto al 2010, l'impatto complessivo di maggiori costi e delle crisi nel Nord Africa (la cosiddetta "primavera araba" e la guerra in Libia, NdR) e in Giappone (l'incidente alla centrale nucleare di Fukushima, NdR) è stato complessivamente di circa 250 milioni di euro».

(a.b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI DI ALITALIA

	2009	2010	2011*
ATTIVITÀ			
NUMERO PASSEGGIERI (in milioni)	21,8	23,4	24,9
ORE DI VOLO (in migliaia)	447,7	449,8	463,3
NUMERO DI VOLI (in migliaia)	245,1	241,9	244,2
CONTO ECONOMICO			
RICAVI TOTALI (in milioni di euro)	2.912	3.243	3.577
RICAVI PASSEGGIERI (in milioni di euro)	2.458	2.767	2.990
EBITDA (in milioni di euro)	-58	-124	-231
EBIT (in milioni di euro)	-281	-107	0
RISULTATO NETTO (in milioni di euro)	-335	-168	-80
SITUAZIONE PATRIMONIALE			
CAPITALE INVESTITO NETTO (in milioni di euro)	1.570	1.387	1.282
INVESTIMENTI NETTI (in milioni di euro)	-145	-78	-121
PATRIMONIO NETTO (in milioni di euro)	723	548	469
DISPONIBILITÀ LIQUIDE (in milioni di euro)	347	415	371

(*) previsioni



Nella foto qui sopra, l'amm. delegato di Alitalia, **Rocco Sabelli** «Per i flussi tra Nord e Sud, dove l'alta velocità non arriva, non c'è vera competizione tra le Fs e noi»

