

## Alitalia, troppo tempo senza saper scegliere

Data : 9 gennaio 2008

L'Alitalia si trova nell'attuale difficile situazione ormai da lungo tempo, quando altre aerolinee hanno avuto il coraggio di ristrutturarsi agli inizi degli anni 90, vedi proprio Air France, British Aw, e Lufthansa. Oggi queste aerolinee navigano in acque tranquille. Le aerolinee che non si sono adeguate, sono fallite come la Swissair e la belga Sabena, e per quanto ci riguarda, i risultati della gestione Alitalia sono noti a tutti. La Lufthansa, per esempio, negli anni 92-93 era precipitata in una forte crisi, con la sola differenza che i tedeschi corsero subito ai ripari. Sempre negli stessi anni, la Swissair era una top aerolinea mondiale e molto apprezzata dai viaggiatori internazionali. Ebbene 10 anni dopo, nel 2002, la Swissair è incorsa in un clamoroso fallimento, che ha stupito un po' tutti gli operatori del trasporto aereo. Al management della compagnia svizzera, a differenza dell'Alitalia, non sono stati dati anni di tempo per cercare la via per far fronte alla crisi finanziaria in cui era precipitata e così non c'è stata altra scelta all'infuori del fallimento.

L'Alitalia da una decina d'anni opera in perdita e come tutte le imprese non ha che da scegliersi un via d'uscita: fallire, ristrutturarsi, associarsi o trovarsi un acquirente, altre alternative non ne vedo. Nel 2004 l'Alitalia aveva trasportato 22,3 milioni di passeggeri con una diminuzione dello 0,9% rispetto all'anno precedente. Sempre nello stesso anno il bilancio della compagnia si chiudeva con un fatturato di 5.068 milioni di \$USA ed una diminuzione del 5,7% rispetto sempre al 2003. Le perdite d'esercizio erano altresì aumentate da - 431,8 a - 512,4 milioni di \$USA, in altre parole nel 2004 l'Alitalia aveva perso quasi 23 dollari per ogni passeggero trasportato, mentre le aerolinee in attivo guadagnavano più di 10 dollari per ogni passeggero. Tutto questo si

può evidenziare anche dalla seguente tabella di confronto, che si riferisce però al 2005 (la % è riferita all'anno precedente, cioè al 2004).

	Fatturato (mil. di \$)	Differenza (%)	Profito (mil. di \$)	Passeggeri (milioni)	Diff. (%)	Prof. per passeggero (in \$)
Alitalia	5.940	11,6	-69	23,3	7,4	-2,5
AirFrance/KLM	26.036	13	1.136	70	6,4	16,2
British Aw	15.122	9,6	1.052	35,6	-0,2	29
Lufthansa	22.271	6,5	715	53,1	0,7	13,5
Singapore AI	8.030	11,1	730	17	6,6	42,9
Lowcost						
Southwest	7.584	-	725	77,7	9,6	9,3
Ryanair	2.096	26,3	407	33,4	25,6	12,7
Emirates	2.473	23	90	26,6	15,1	3
Fonte:	Flight International	Novembre 2005				

Dalla tabella si può anche evidenziare che la Singapore AI, a fronte di un costo medio per biglietto di 472 \$ ne guadagna 42,9. Continuando a fare il rapporto tra fatturato e passeggeri, si ha che la Southwest ha una entrata media per ogni biglietto venduto pari a 97 \$ ed un guadagno di 9,3 \$, la Ryanair guadagna addirittura 13,7 \$ per ogni biglietto venduto al modico prezzo di 63 \$. Il prezzo medio dei biglietti Alitalia è stato di 248 \$, medio tra Singapore AI e Southwest, ma per ogni biglietto venduto la nostra compagnia ci ha rimesso 2,5\$.

Aerolinee come l'AirFrance/KLM o la British Aw, possono permettersi di acquistare ogni anno, con il loro attivo di bilancio e pagare in contante, almeno 5 aeroplani a lungo raggio oppure 20 a corto raggio. Questa ottima gestione di una aerolinea è presumibilmente una delle tante ragioni che ha spinto il CdA dell'Alitalia ad optare per la aerolinea franco-olandese a scapito dell'AirOne.

Certamente oggi è la scelta più ragionevole. Non dobbiamo dimenticare infatti che viviamo nell'Unione Europea, le cui frontiere sono state abbattute da decenni e non nell'Europa di due secoli fa, quella di Napoleone per intendersi. Con le guerre guerreggiate o con le guerre economiche non si va da nessuna parte. Immaginate cosa sarebbero oggi e che cosa conterebbero sulla scena mondiale gli Stati d'America, se fossero divisi in 50 stati indipendenti a farsi le guerre tra di loro? Qualcuno ha osato dire che sarebbero né più né meno come le "banana republics" del Centro America. Gli esempi più eclatanti li abbiamo proprio qui vicino a noi con i resti di quella che era la Jugoslavia e la Unione Sovietica.

Io ritengo che la compagnia AirFrance/KLM saprà gestire al meglio il futuro del trasporto aereo civile a lungo raggio nel nostro paese, altrimenti i nostri fratelli d'Oltralpe sanno benissimo che i viaggiatori italiani conoscono la strada per andare a Monaco di Baviera o a Francoforte, e questo sarebbe contro il loro interesse. Notate dalla tabella il fatturato dell'AirFrance/KLM rispetto all'Alitalia: è 4 volte tanto e questo non è forse un buon indice di solidità, sicurezza, competenza e tranquillità per il futuro?

In questi giorni si sentono anche tante voci allarmate riguardo al futuro di Malpensa. Personalmente ritengo che gli allarmismi siano ingiustificati in quanto a prescindere dal disimpegno o no della ex-Alitalia da Malpensa, nell'arco di 3-6 mesi tutto ritornerà come prima e nuove compagnie si riprenderanno tutte le rotte lasciate libere e ne creeranno perfino di nuove.