

MERCATO A DUE FACCE
IL CASO DELLE AEROLINEE

La compagnia irlandese a basso costo continua a crescere del 25% all'anno, mentre l'azienda che batte bandiera tricolore non fa che perdere quote di mercato - Una lezione sul futuro del trasporto aereo

La piccola Ryanair surclassa Alitalia

ROMA ■ C'è un'azienda che ogni anno perde quote di mercato, che negli ultimi tredici anni ha presentato un solo bilancio in attivo gestionale, ma che, malgrado questo aumenta l'occupazione che è salita di quasi 5mila addetti tra il 1997 e il 2001 fino ad arrivare a 22.948 unità. Ce n'è invece un'altra, più piccola, che ogni anno cresce del 25-30%, aumenta costantemente i profitti e centellina l'incremento dell'occupazione, attestata a 1.700 addetti. Queste due aziende fanno lo stesso mestiere, il trasporto aereo. La prima è l'Alitalia, la seconda è l'irlandese Ryanair, l'avvolina che vende i voli ai prezzi più bassi in Europa.

La prima ha pagato il dividendo una volta sola negli ultimi tredici anni e assorbe in abbondanza soldi dagli azionisti: solo dallo Stato, che ha appena elevato la sua partecipazione dal 53% al 62,4%, ha ricevuto negli ultimi sei anni 2,3 miliardi di euro. L'altra, a totale controllo privato, paga dividendi crescenti e ha raggiunto i vertici della capitalizzazione di Borsa in Europa, circa 4,4 miliardi (ieri le azioni hanno perso il 4,1% a 5,80).

Mettere a confronto queste due realtà, così diverse come modello organizzativo, non è improprio, se si considera che nel trasporto aereo il numero degli operatori è destinato a sfolgorarsi.

Alitalia retrocessa. Nella classifica per dimensioni dei vettori europei, Alitalia l'anno scorso è retrocessa dal quinto al sesto posto. È stata sorpassata dall'Iberia, che anche quest'anno prevede un utile netto. Lufthansa, British Airways, Klm, Sas rivedono l'utile operativo dopo un brutto 2001. La reginetta del momento resta Air France che, secondo indiscrezioni sugli effetti dell'alleanza con Alitalia, sta catturando ulteriore traffico sul mercato italiano.

Dopo una perdita operativa di 99 milioni nel primo trimestre, Alitalia prevede un miglioramento.

Gruppo Alitalia

(consolidato, in milioni di euro, bilanci al 31/12 di ogni anno)



	1999	2000	2001
Ricavi	4.807	5.394	5.264
Costo del lavoro	1.112	1.182	1.253
Risultato netto	+7,9	-256,5	-907
Passeggeri (n. in milioni)	24,1	25,5	24,7
Dipendenti (n. a fine periodo)	20.770	23.478	22.948

BILANCI A CONFRONTO

Ryanair

(in milioni di euro, bilanci al 31/3 di ogni anno indicato)



	2000	2001	2002
Ricavi	370,1	487,4	624,1
Costo del lavoro	48,5	61,2	78,3
Risultato netto	+72,5	+104,5	+150,4
Passeggeri (n. in milioni)	5,5	7,4	11,1
Dipendenti (n. medio)	1.265	1.467	1.547

Fonte: bilanci delle società

to. Ma le stime di chiusura dell'esercizio sono di avvicinamento dell'utile solo grazie ai proventi straordinari. Il ministero dell'Economia ha dato fiducia al piano di Francesco Mengozzi e ha sottoscritto per l'intera sua quota del 62,4% la ricapitalizzazione da 1,43 miliardi che la Commissione Ue ha avallato come «operazione di mercato»: Giulio Tremonti ha staccato un assegno da 874 milioni. Il mercato non ha fatto altrettanto: solo il 78% dell'aumento è stato sottoscritto e si profila un intervento delle banche garanti.

La minusvalenza di Tremonti. Da diverse sedute i titoli quotano sotto il prezzo di emissione delle nuove azioni, pari a 0,37 euro (ieri -2% a 0,353). Intanto il Tesoro deve registrare una minusvalenza virtuale perché, prima dell'aumento di mercato, ha completato il versamento del vecchio aumento di capitale a carico dello Stato: 371 milioni versati sottoscrivendo azioni a 0,96 euro ciascuna tra fine maggio e metà giugno, quando già in Borsa erano trattate a prezzi del 20-30%

inferiori. Su questo pacchetto ora Tremonti dovrebbe rilevare una minusvalenza teorica del 62%, pari a 230 milioni.

Alitalia ha trasportato l'anno scorso 24,7 milioni di passeggeri (-3%), con quasi 23mila dipendenti. Dal 1997 al 2000 l'occupazione è aumentata da 17.757 a 23.500 addetti. Poi Mengozzi ha avviato la limatura, morbida. Tra il '97 e il 2001, rileva l'ufficio studi di Mediobanca (R&S), i ricavi per dipendente sono diminuiti

Resta da vedere se l'azienda di O'Leary riuscirà a sostenere i ritmi di crescita

di del 6,4% da 250 a 235 milioni di euro, il valore aggiunto per dipendente è crollato da 78 a 56 milioni (-28%), il costo del lavoro è diminuito da 59 a 55 milioni (-6,8%).

I costi del personale. Con una media di soli 1.547 dipendenti nell'esercizio al 31 marzo 2002, Ryanair ha trasportato 11 milioni di passeggeri, il 38% in più dell'anno precedente, con un co-

efficiente di riempimento degli aerei dell'81% (dieci punti più dell'Alitalia). I suoi ricavi sono aumentati del 28% a 624 milioni, gli utili netti del 44% a 150,4 milioni. Questo ritmo è confermato nel trimestre aprile-giugno 2002, con una crescita del 38% dei passeggeri (3,5 milioni) e del 68% dell'utile netto (39 milioni). La differenza principale è nel costo del personale che ha assorbito quasi il 24% dei ricavi di Alitalia nel 2001, solo il 12% per

Ryanair. Il costo medio per dipendente non è molto diverso: 50mila euro per il vettore irlandese contro i 55mila dell'Alitalia, che sconta tuttavia robusti accantonamenti per prepensionamenti ed esodi. Ma sono la produttività e flessibilità d'impiego, oltre a un organico più contenuto, che giocano a favore del vettore a basso costo. I suoi piloti volano molto di più rispetto a quelli di

Alitalia. Più contenuti i costi di vendita: oltre il 90% dei biglietti sono comprati via internet. Ridotti anche i costi della flotta e di formazione degli equipaggi: Michael O'Leary ha 44 aerei tutti uguali (Boeing 737) e ne ha ordinati altri 100 per i prossimi otto anni. Altro che la macedonia di sette-otto tipi diversi fra i 170 aeroplani dell'Alitalia.

Le quote di mercato. La quota di Alitalia sul mercato nazionale si è ridotta dal 77,4% del 1997 al 65% del 2001. In Europa la quota è scesa dal 6,4% del 1997 al 5,9% del 2001. In queste cifre non sono compresi i vettori a basso costo, che coprono poco meno del 10% del traffico europeo. Ryanair, come EasyJet, Go, Virgin, si è avvantaggiata della liberalizzazione. Ogni anno i suoi prezzi scendono (il biglietto medio costa 33 sterline per volo, circa 50 euro), i profitti salgono, per ora senza segni di inversione di rotta. Alle basi di Dublino e Londra Stansted si sono aggiunte quelle di Charleroi (Bruxelles) e Hahn (Francoforte). E gli aerei di O'Leary sono già planati su Roma e Milano.

GIANNI DRAGONI

Contagiosa la crisi Us Airways

NEW YORK ■ La crisi della Us Airways getta ombre sinistre sull'intero settore del trasporto aereo, ieri oggetto di un tiro al bersaglio da parte di investitori sempre più preoccupati. Us Airways è diventata la prima linea aerea vittima della crisi economica e del crollo del traffico seguito agli attacchi terroristici dell'11 settembre. La sesta compagnia aerea Usa ha chiesto l'amministrazione controllata, in base al Chapter 11, alla Corte fallimentare di Alexandria, in Virginia, denunciando passività per 7,83 miliardi di dollari a fronte di 7,81 miliardi di asset. Per evitare la bancarotta e trovare un accordo con i creditori la società — che nel 2001 ha perso circa due miliardi di dollari e nella prima

state di 1,4 miliardi di dollari. I vettori non scontano soltanto la paura di volare innescata dalle stragi, che minaccia di frenare ulteriormente i viaggi con l'avvicinarsi dell'anniversario. Ben prima dell'impatto dei jumbo dirottati sulle Torri Gemelle e sul Pentagono il rallentamento dell'economia e i costi eccessivi di gestione avevano intaccato i bilanci. A tutt'oggi nelle principali compagnie del Paese, ad eccezione della Southwest Airlines, continua l'emorragia di denaro nonostante i tagli alle rotte e i licenziamenti massicci. Né sembrano aver dato ossigeno all'industria gli interventi straordinari decisi dall'amministrazione Bush. L'apposito organismo creato dal Governo ha a disposizione 5 miliardi di dollari per coprire le perdite legate direttamente agli attacchi e 10 miliardi per garantire prestiti alle società. Proprio a questa tranche di finanziamenti pubblici ha rivolto l'attenzione la Ual, che ha chiesto una garanzia da 1,8 miliardi di dollari, ma sta incontrando ostacoli anche per la tenace opposizione dei concorrenti. Secondo questi ultimi, infatti, i problemi della United non sono legati alla necessità di capitali freschi bensì all'eccessivo costo della sua forza lavoro. L'accesso ai finanziamenti governativi, d'altro canto, è arduo per l'intero settore: su 16 richieste finora presentate soltanto la America West Holding ha ricevuto aiuti. Analoghe resistenze sta incontrando anche la Us Airways per ottenere 900 milioni di dollari in garanzia a prestiti per un miliardo. L'amministrazione controllata potrebbe ora favorire (ma non è detto) la concessione degli aiuti. A pesare sulla decisione sarà il piano di risanamento del management che prevede di uscire dalle secche finanziarie nei primi tre mesi del 2003 e ha comunque assicurato la continuazione del servizio. Tuttavia la riduzione dell'attività si farà sentire, soprattutto sulla costa orientale dove la Us Airways è tra le compagnie leader. Per questo la crisi, che ha avuto il suo epicentro a Est, l'ha colpita per prima.

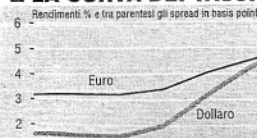
ROBERTA MIRAGLIA

TONFO IN BORSA



In crisi tutto il settore United in bilico

LA CURVA DEI TASSI



MIB E SCAMBI



AZIONI



LE SOCIETÀ DI OGGI

	A PAG.
Abb	17
Allitalia	17
Antisoma	17
Banca Fideuram	18
Blu	18
British Biotech	17
Cargolifter	17
Commerzbank	17
De Beers	17
HvB	17
Interactive group	18
Interpump	18
Ipse	18
Ks Biomedics	17
Oxford Glycosciences	17
Ryanair	15
S.S.Lazio	17
Sai	18
Savino Del Bene	17

BankAmericard Premier. Privilegi da prima Classe.



Aut. Min. Rich.