

«Alitalia un'opportunità sta crescendo del 4-5%»

Commissario Gubitosi, lei ha detto che Alitalia può fare la differenza: davvero chi ne assumerà il controllo sarà leader nei cieli d'Europa?

«Lo dicono i numeri: il mercato aereo italiano è tra i più importanti al mondo. E chi investirà in Alitalia, entrerà in un Paese straordinario dal punto di vista turistico e in evidente ripresa economica. Se ben gestita e con adeguati mezzi finanziari, la compagnia può peraltro diventare un motore di sviluppo formidabile. In giro non vedo molte opportunità analoghe».

Se però i conti non sono a posto diventa più difficile proporsi al mercato. E' forse per questo che la gara sta durando a lungo?

«Ma no, valutare una compagnia aerea della complessità di Alitalia non è semplice. Soprattutto richiede tempo. Detto questo, posso assicurare che chiunque guardi oggi ad Alitalia la trova in condizioni senz'altro migliori rispetto a quando è cominciata la procedura di commissariamento otto mesi fa».

Può tradurre in numeri queste condizioni migliori?

«Le fornirò i dati più significativi, partendo dai ricavi: dopo anni di segno meno, il 2017 ha registrato una crescita dell'1% circa. Ma ancora più significativo è il fatto che dopo il balzo del 3% registrato in dicembre, il primo trimestre di quest'anno crescerà del 4-5%. Grazie a questi ricavi, e a una più attenta gestione dei costi, abbiamo chiuso l'anno con 807 milioni in cassa e 103 milioni in deposito presso la Iata. In pratica, il prestito-ponte del governo è ancora interamente nella nostra disponibilità».

Resterà tale anche allo scadere dell'anno commissariale, vale a dire a maggio?

«Questo è il nostro obiettivo. E non era affatto scontato, visto che l'inverno è il periodo più difficile per le compagnie aeree. Inoltre, la stabilità finanziaria ci consente di pianificare anche lo sviluppo futuro, tanto che stiamo già lavorando alla prossima stagione invernale».

A che si deve questa inversione di tendenza?

«Oltre ai ricavi sono migliorati alcuni indicatori chiave. Intanto il numero dei passeggeri è tornato a crescere, circostanza che non si verificava da tempo. È un aumento trainato dalle tratte di lungo raggio, le più redditizie, che stanno vedendo una crescita a doppia cifra».

Lei dipinge una situazione di solidità finanziaria che sorprende parlando di Alitalia.

«Non solo finanziaria. La compagnia sta accelerando, e molto, anche nelle performance operative: pochi sanno a esempio che nell'ultimo anno è stata la seconda più puntuale d'Europa e la nona al mondo».

Vuole dire che siete meglio di Swisse Air, Lufthansa, British Airways, Air France Klm?

«Non ho detto che siamo meglio, ho detto che siamo stati più puntuali. Ci sono netti miglioramenti anche in altre aree, come la riconsegna dei bagagli: in un anno sono diminuite del 15% le mancate riconsegne al nastro, registrando la miglior performance dal 2009. Non a caso la soddisfazione dei clienti, soprattutto nel lungo raggio, cresce».

Recentemente lei ha parlato di nuovi prodotti. Che cosa avete in cantiere?

«Diversi progetti: uno riguarda Roma e punta a incrementare il numero di turisti promuovendo il pernottamento dei passeggeri internazionali che fanno scalo a Fiumicino, con evidenti vantaggi per l'economia della Capitale; l'altro mira a collegare Milano Linate con la City di Londra attraverso un sistema di navetta che si chiamerà London Shuttle e che accorcerà le distanze fra le due piazze finanziarie grazie a 16 voli giornalieri».

Di tanta soddisfazione che lei esplicita, c'è traccia all'interno della compagnia?

«È anche grazie al miglioramento del clima interno che abbiamo raggiunto questi risultati. L'aver cambiato pressoché interamente il management si è rivelata una scelta corretta. Così come alcuni

investimenti fatti per migliorare l'ambiente lavorativo, ad esempio nell'hangar di Fiumicino. Per non dire dei rapporti con le organizzazioni sindacali sono stati fin da subito di massima collaborazione».

Lei, insieme ai colleghi commissari Stefano Paleari ed Enrico Laghi, ha assunto la guida di Alitalia solo otto mesi fa e ora ci sta descrivendo un autentico turnaround. Perché non è accaduto prima? Dove hanno sbagliato i manager che vi hanno preceduto?

«Preciso meglio: ci sono ancora cose che non vanno, mentre all'orizzonte c'è una crescita del prezzo del petrolio che potrebbe diventare un problema, soprattutto considerando che siamo all'inizio del turnaround. E considerata la storia complicata che si lascia alle spalle Alitalia, essere alla sua guida non è facile. Inoltre, l'aver cambiato 11 capi azienda in dieci anni non ha certo aiutato, anzi ha creato molti dei problemi che stiamo cercando di risolvere».

In ogni caso, i numeri dicono che le cose stanno andando. Perché allora non prolungare la gestione commissariale?

«Impensabile. La procedura non è concepita per durare indefinitamente. E poi, anche se oggi Alitalia è sicuramente più appetibile, ha comunque bisogno di forti investimenti per riequilibrare una flotta troppo sbilanciata sul medio-breve raggio e diano alla compagnia una massa critica adeguata. La società ha bisogno di capitali stabili».

Dunque, il partner di dimensioni importanti è l'unica strada possibile?

«Sì, serve un investitore finanziario o industriale che dia ad Alitalia un'adeguata massa critica, soprattutto ora che il mercato va verso il consolidamento».

Lufthansa? Air France Klm? Delta? O chi altro? Dei pretendenti che vi hanno manifestato serio interesse, a chi affiderebbe il futuro di Alitalia? Il governo sembrerebbe esprimere una preferenza per Lufthansa, nonostante la forzatura della famosa lettera nella quale a inizio d'anno la compagnia tedesca scaricava su di voi l'onere dei tagli al personale. Qual è la preferenza del commissario Gubitosi?

«Noi commissari non possiamo e non dobbiamo avere preferenze. Il nostro unico obiettivo è individuare in tempi rapidi un partner solido e credibile, che sia in grado di valorizzarne le potenzialità di Alitalia».

Quanto servirebbe secondo lei per mettere la nostra compagnia entro i binari giusti?

«C'è una gara in corso, sarebbe inappropriato indicare delle cifre. Posso solo dire che valuteremo le proposte nella loro interezza e questo significa che, fra le altre cose, giudicheremo la proposta di un piano organico che dia adeguate garanzie sulla connettività del Paese, in particolare per il lungo raggio».

Si è parlato di non meno di 2 mila esuberi. Ma si tratta di una richiesta di Lufthansa o di una stima vostra?

«Sono numeri che abbiamo letto sulla stampa. Nessuno di quei numeri viene da noi e non li riconosco».

Ieri il ministro Carlo Calenda ha detto: «Raggiungere un accordo entro le elezioni del 4 marzo resta un obiettivo. Non è detto che ci riusciremo ma il nostro impegno va in questa direzione». Davvero è possibile che la gara chiuda entro il 4 marzo?

«Condividiamo pienamente l'obiettivo di chiudere nel più breve tempo possibile: se questo avverrà prima o dopo il voto, oggi non saprei dire».

Se il nuovo azionista lo chiedesse, il manager Gubitosi sarebbe pronto a restare alla guida della compagnia?

«Siamo commissari straordinari. Non è mia abitudine mantenere il ruolo assegnatomi un giorno più del necessario».