

Si guarda al mercato e alle sue potenzialità per non farsi sfuggire gli spazi d'azione, ma gli investimenti sono cauti; si lascia che ad esplorare il terreno sia un piccolo, il cui coraggio

imprenditoriale diventa necessario in questa fase che potremmo definire interlocutoria.

L'agile intraprendenza dei piccoli sotto l'ombrello dei grandi alla scoperta

di un mercato in formazione. Può essere questa la definizione del terzo livello in Europa, così come si presenta in questa primavera 1988.



LA PAROLA A: ANTONIO FILECCIA *Aliblu*

Viale Castello della Magliana a Roma è una bella strada decorata da aiuole e filari di alberi, quasi senza traffico circondata da palazzi moderni dalle architetture talvolta avveniristiche, sedi di impor-

tanti aziende, un grande albergo e diversi residence. È un piccolo quartiere satellite oltre il raccordo anulare, sull'autostrada per l'aeroporto di Fiumicino. È qui, presso la direzione di

Aliblu, che abbiamo avuto un interessante colloquio con Antonio Fileccia, amministratore delegato del vettore aereo, nel corso del quale abbiamo raccolto la sua opinione sui principali temi legati al terzo livello.

L'evoluzione delle compagnie regionali - esordisce Fileccia - sta seguendo in Italia lo stesso corso del resto dell'Europa; abbiamo sempre davanti agli occhi quella che è stata l'esperienza americana, che ha visto dapprima proliferare tutta una serie di società indipendenti le quali, non appena si sono confrontate con il mercato, hanno avuto la necessità di entrare nei sistemi di prenotazione integrati.

Siamo, comunque, in palese ritardo rispetto agli americani.

Se non altro il ritardo ci ha permesso di evitare il primo stadio (e quindi tanti sprechi), passando direttamente a quello successivo che prevede un'organizzazione dei vettori minori in collaborazione con quelli maggiori, collaborazione che si realizza in diversi modi, con partecipazione di capitali, con la messa a disposizione di manutenzione, di prenotazione e di vendita. Anche se ci troviamo di fronte ad un mercato in formazione, possiamo già individuare alcuni limiti allo sviluppo dei servizi di terzo livello. Quali sono secondo lei?

I limiti attuali sono legati allo sviluppo degli scambi economico - industriali tra le varie regioni, in base ai quali i nostri servizi tendono a soddisfare la domanda di trasporto tra centri minori e quella tra centri minori e centri maggiori. Se la domanda tra i centri maggiori e quelli minori esiste ed ha dato una risposta soddisfacente all'attivazione dei collegamenti, quella invece tra i diversi centri minori, pur dando segni di crescita, è molto più lenta, ed i motivi possono essere molti e diversi: lo sviluppo della nostra rete autostradale, l'abitudine a servirsi dell'autovettura, le difficoltà di collegamento che spesso si trovano tra i vari aeroporti ed il centro città, il

trasporto aereo

problema dei parcheggi negli aeroporti.

Una volta individuate le due aree regionali che danno sufficienti indicazioni per attivare un collegamento di terzo livello, lo sviluppo e la fortuna dello stesso sono legati a diverse condizioni spesso mancanti in Italia: perché i collegamenti tra i due centri siano efficienti e veloci, il solo vettore aereo non basta, e nell'economia del tempo e del denaro, impiegati per il trasferimento, giocano un ruolo importante anche i collegamenti a terra e gli aeroporti. Qual è la situazione degli aeroporti italiani dal vostro punto di vista?

Quelli dove operiamo noi sono adeguati, per il semplice fatto che già servono i vettori più grandi: non abbiamo problemi dal punto di vista delle strutture, come per esempio le piste o i sistemi di controllo del volo. Ciononostante non sono ancora impostati per favorire lo sviluppo del terzo livello. Innanzitutto le tariffe che applicano, anche se proporzionate al peso dell'aeromobile, sono per noi particolarmente onerose; poi c'è il problema dei collegamenti con il centro urbano. Non si è ancora formata quella "cultura" del servizio regionale per fare sì che questi servizi siano adeguatamente veloci.

C'è l'interregionale nazionale e l'interregionale europeo, ci sono i cosiddetti voli frontaliери, anche se un Milano - Birmingham, per esempio, è un frontaliero per modo di dire. A che punto è il nostro paese?

I servizi frontaliери di altri paesi sull'Italia sono già numerosi, mentre in uscita dall'Italia ci sono quelli dell'Alitalia operati attraverso la struttura dell'Ati ed in parte con i nostri aerei. Per il momento l'unico nostro volo frontaliero è il Torino - Lione. Non bisogna dimenticare che i nostri vettori sono tutti molto giovani. La situazione operativa è comunque simile un po' in tutti i paesi, essendo dominanti le regole degli accordi tra i vettori: in pratica molti vettori di terzo livello operano sotto la sigla del vettore ufficiale, come la DLT tedesca, che ha i voli targati LH. E' un sistema intelligente di fornire la giusta capacità aerea per la giusta destinazione.

In pratica il grosso dei voli frontali-

ri è controllato dai vettori di bandiera. *Questi servizi sono una emanazione del vettore principale, e molti - se non tutti - non sarebbero mai nati se non ci fosse stata una combinazione di questo tipo.*

Guardare al futuro significa anche parlare di concorrenza: chi temete?

Poiché tutti si muovono sotto l'ombrello dei vettori maggiori, sono tutti temibili, tutti agguerriti, ma anche noi non siamo da meno e ci riteniamo in grado di fare fronte a questa concorrenza.

La concorrenza non è soltanto in cielo: a terra, ci sono anche, per esempio, gli intercity.

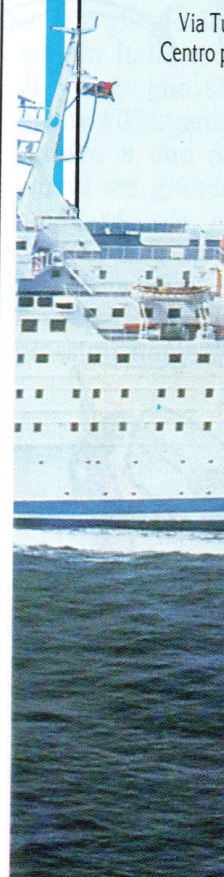
Esistono tre modi di viaggiare: in aereo, in treno e in auto, ed io credo che ci sia spazio per tutti. Di fronte ai quasi 400 milioni di passeggeri annui trasportati sia dalle automobili che dai treni, solo 10 milioni si servono dell'aereo, e questa cifra dovrà ragionevolmente crescere.

L'unico problema è quello delle tariffe: chi viaggia in aereo ne paga per intero il costo e il giorno in cui anche il passeggero dell'intercity si troverà di fronte ad una tariffa confezionata con gli stessi criteri, le cose potrebbero cambiare.

Si riferisce ad una sorta di concorrenza sleale del servizio ferroviario?

Fino a che il trasporto in treno risponde a delle esigenze di carattere sociale è comprensibile il sovrapposizione con denaro pubblico, ma se parliamo di intercity non siamo più nel sociale e il prodotto dovrebbe essere tariffato in maniera correlata ai costi. Anche in Francia hanno fatto lo stesso tipo di errore che io considero una distorsione.

Si è fatto tardi a viale Castello della Magliana. Il sole della tarda mattina inonda di luce l'ampio studio di Antonio Fileccia, mentre sul tavolo riposano due tazzine di caffè svuotate da più di un'ora. Dagli aeroporti ai voli frontaliери delle concorrenze più o meno leali abbiamo toccato diversi argomenti, tutti interessanti, tutti degni di ulteriori approfondimenti. ■



NON
DI

La m/v
del cele
Orient-
zio, cor
a ottob

Via Tr
Centro