

Audizione Commissioni riunite I e V Camera dei Deputati

22 gennaio 2021



Impatto del COVID sull'andamento dell'EBIT dei principali vettori europei (risultati 2020 vs. 2019)

Aiuti concessi x impatto pandemia sui vettori europei in rapporto alla capacità (Posti Offerti - P.O. chilometro/ASK)

Confronto andamento del flusso di cassa operativo dei principali vettori europei

Dinamica Ricavi Alitalia 2020 e Outlook 2021

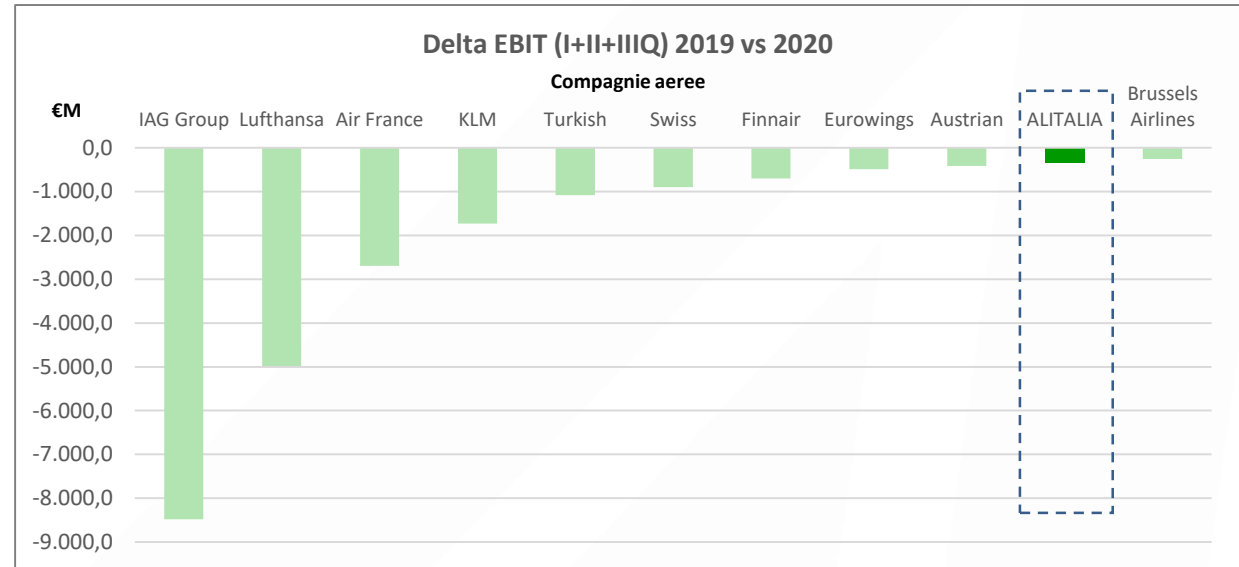


1a) Analisi dell'impatto del COVID sull'andamento dell'EBIT dei principali vettori europei: risultati dei primi tre trimestri 2019 e 2020

Si presentano di seguito i risultati di un'analisi sull'andamento dell'EBIT registrato dai principali vettori europei nei primi tre trimestri 2019 e 2020 (dopo la pandemia dovuta al COVID-19). I dati di bilancio sono estratti dagli annual reports dei vettori

Valori in €M	EBIT		
	I+II+III Q 2019	I+II+III Q 2020	Delta
IAG Group	2.520,00	- 5.955,00	- 8.475,00
Lufthansa	1.060,00	- 3.919,00	- 4.979,00
Air France (*)	98,00	- 2.401,00	- 2.699,00
KLM (*)	734,00	- 1.002,00	- 1.736,00
Turkish	396,68	- 689,79	- 1.086,47
Swiss	455,00	- 444,00	- 899,00
Finnair	62,60	- 642,70	- 705,30
Eurowings	- 70,00	- 563,00	- 493,00
Austrian	14,00	- 405,00	- 419,00
ALITALIA	- 242,38	- 584,95	- 342,57
Brussels Airlines	-	- 256,00	- 256,00

(*) Dati consolidati di gruppo comprendenti le attività di Transavia Airlines C.V. e Transavia France

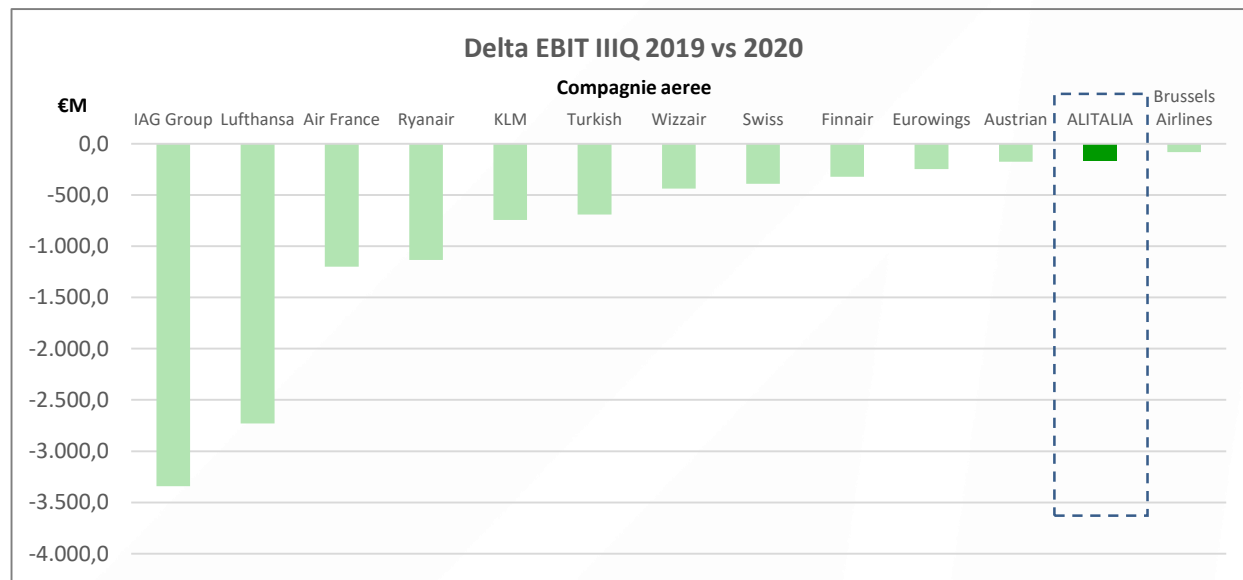


L'impatto della pandemia da COVID sull'andamento dell'EBIT di Alitalia è stato meno penalizzante rispetto ai vettori europei concorrenti; solo Brussels Airlines è arretrata meno di Alitalia. Dunque si può concludere che in questo periodo di generale forte difficoltà del trasporto aereo Alitalia ha visto una maggiore resilienza alla crisi dovuta al COVID rispetto alle altre compagnie europee, peggiorando molto meno di quanto perdono altri competitors tra il 2019 e il 2020.

1b) Analisi dell'impatto del COVID 19 sull'andamento dell'EBIT dei principali vettori europei: focus sul terzo trimestre 2019 vs 2020

Si presentano di seguito i risultati di una analisi sull'andamento dell'EBIT registrato dai principali vettori europei nel terzo trimestre (IIIQ) 2019 e 2020 (dopo la pandemia dovuta al COVID-19). I dati di bilancio sono estratti dagli annual reports dei vettori

Valori in €M	EBIT		
	III Q 2019	III Q 2020	Delta
IAG Group	1.425,0	-1.918,0	-3.343,0
Lufthansa	699,0	-2.032,0	-2.731,0
Air France (*)	393,0	-807,0	-1.200,0
Ryanair	907,0	-226,0	-1.133,0
KLM (*)	511,0	-234,0	-745,0
Turkish	574,8	-115,8	-690,7
Wizzair	309,7	-129,9	-439,6
Swiss	240,0	-152,0	-392,0
Finnair	72,0	-249,4	-321,4
Eurowings	118,0	-131,0	-249,0
Austrian	69,0	-106,0	-175,0
ALITALIA	7,6	-157,6	-165,2
Brussels Airlines	36,0	-45,0	-81,0



(*) Dati consolidati di gruppo comprendenti le attività di Transavia Airlines C.V. e Transavia France

Anche esaminando il dato riferito alla variazione tra terzo trimestre 2019 e stesso periodo 2020 si conferma che l'impatto della pandemia COVID sull'andamento dell'EBIT di Alitalia è stato meno penalizzante rispetto ad altri vettori europei competitor; anche in questo periodo più breve solo Brussels Airlines è arretrata meno di Alitalia.

Tali dati confermano la resilienza di Alitalia alla crisi dovuta al COVID rispetto alle altre compagnie concorrenti europee.

2a) Analisi degli aiuti concessi ai vettori europei in rapporto alla dimensione dei posti offerti

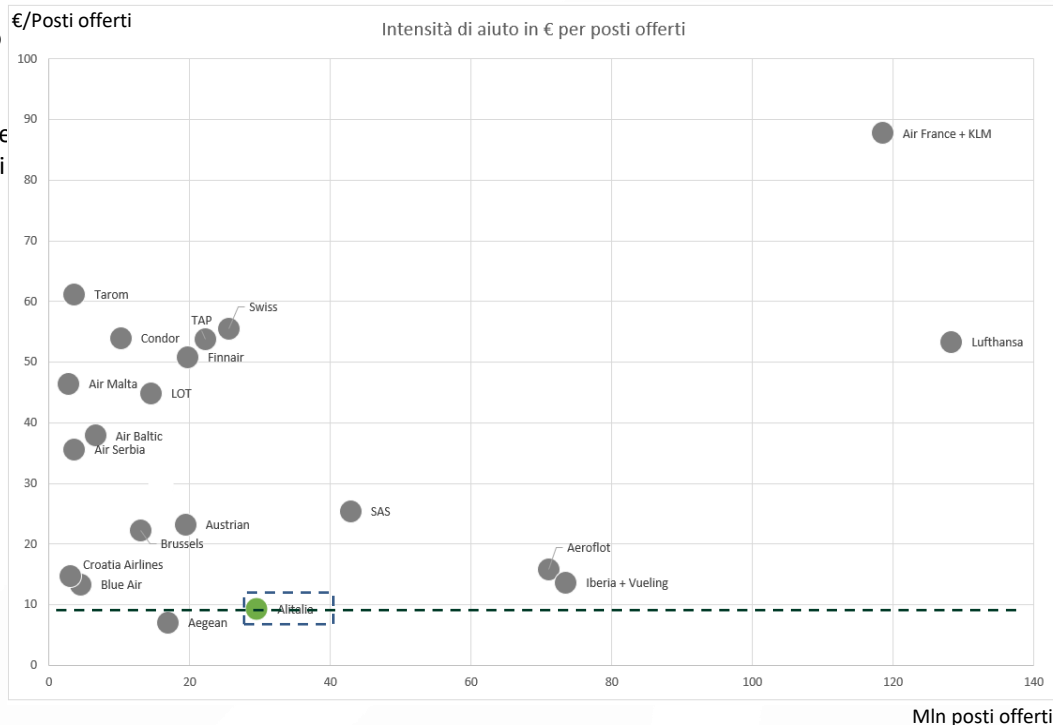
Si presentano di seguito i risultati di analoga analisi sull'andamento dei regimi di aiuto previsti dai rispettivi governi in funzione della capacità offerta dai principali vettori europei in termini di nr posti.

I dati relativi agli aiuti sono stati presi dal database Bailout tracker che esamina l'importo degli aiuti concessi ai vettori rispetto alle eventuali condizionalità in merito al rispetto di vincoli di tutela ambientale (www.transportenvironment.org/what-we-do/flying-and-climate-change/bailout-tracker) e sono riferiti al totale anno 2020 mentre i dati di produzione sono stati estratti dal database SRS (Schedule Reference Service) della IATA e sono riferiti al totale anno 2019 per tenere conto della dimensione delle compagnie pre COVID.

La tabella e il grafico mostrano i principali outlier in termini di intensità degli aiuti e il posizionamento relativo di Alitalia

	mln € aid 2020	mln posti offerta 2019	€ aid/posti offerta
Tarom	220	3,6	61
Air France-KLM Group	10.400	118,5	88
Lufthansa Group (*)	9.000	163,5	55
ALITALIA	272	29,6	9

(*) Lufthansa Group: Lufthansa+Eurowings+Swiss+Austrian+Brussels



Esaminando l'intensità dell'aiuto concesso rispetto al numero di posti offerti si nota come Alitalia si posizioni tra i vettori che stanno affrontando l'impatto della pandemia COVID-19 utilizzando uno dei regimi di aiuti di stato più ridotto. In questa analisi è Aegean la compagnia meno supportata, ed è l'unica che registra l'aiuto unitario per posto offerto inferiore a quello di Alitalia, mentre tutti gli altri competitor hanno beneficiato di sussidi anche notevolmente superiori.

2b) Analisi degli aiuti concessi ai vettori europei in rapporto ai posti offerti chilometro (Available Seat Kilometer - ASK)

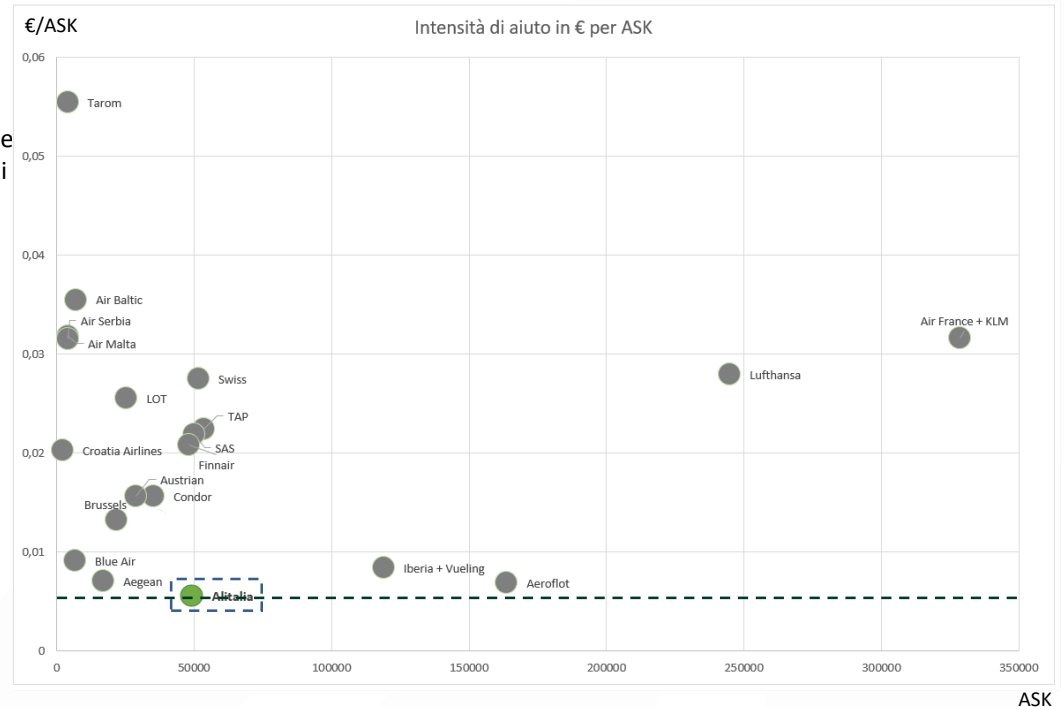
Si presentano di seguito i risultati dell'analisi sull'andamento dei regimi di aiuto previsti dai rispettivi governi ai principali vettori europei.

I dati relativi agli aiuti sono stati presi dal database Bailout tracker che esamina l'importo degli aiuti concessi ai vettori rispetto alle eventuali condizionalità in merito al rispetto di vincoli di tutela ambientale (www.transportenvironment.org/what-we-do/flying-and-climate-change/bailout-tracker) e sono riferiti al totale anno 2020 mentre i dati di produzione sono stati estratti dal database SRS (Schedule Reference Service) della IATA e sono riferiti al totale anno 2019 per tenere conto della dimensione delle compagnie pre COVID.

La tabella e il grafico mostrano i principali outlier in termini di intensità degli aiuti e il posizionamento relativo di Alitalia

	mln € aid 2020	mln ask 2019	€ aid/ask
Tarom	220	3.968	0,055
Air France-KLM Group	10.400	328.480	0,032
Lufthansa Group (*)	9.000	347.219	0,026
ALITALIA	272	49.014	0,006

(*) Lufthansa Group: Lufthansa+Eurowings+Swiss+Austrian+Brussels



Nonostante l'Italia abbia deliberato ad inizio pandemia di riconoscere tempestivamente un aiuto ad Alitalia per fronteggiare l'impatto della pandemia da COVID-19, riportando l'aiuto concesso sull'unità di produzione (i.e. nr. ASK), dal grafico si può notare come quanto concesso sino ad ora ad Alitalia sia il valore unitario minore fra i principali vettori europei.

Riproporzionando il livello di aiuto concesso agli outlier (cfr. tabella) per ASK e moltiplicandolo per gli ASK di Alitalia, si equalizza l'aiuto "teorico" nell'intervallo fra 1,5 e 2,7 miliardi di €: Alitalia sta dunque fronteggiando l'impatto sul sistema di trasporto aereo nel corso della pandemia COVID-19 con uno dei regimi di aiuti di stato europei più ridotti.

3) Analisi dell'impatto del COVID 19 sull'andamento del flusso di cassa operativo dei principali vettori europei

A seguire i risultati di un'analisi sull'andamento dei flussi di cassa operativi registrati dai principali vettori europei nei primi 9 mesi del 2020 contraddistinti dalla pandemia COVID-19. I dati di bilancio sono stati estratti dalle relazioni finanziarie pubblicate dagli operatori sui relativi siti.

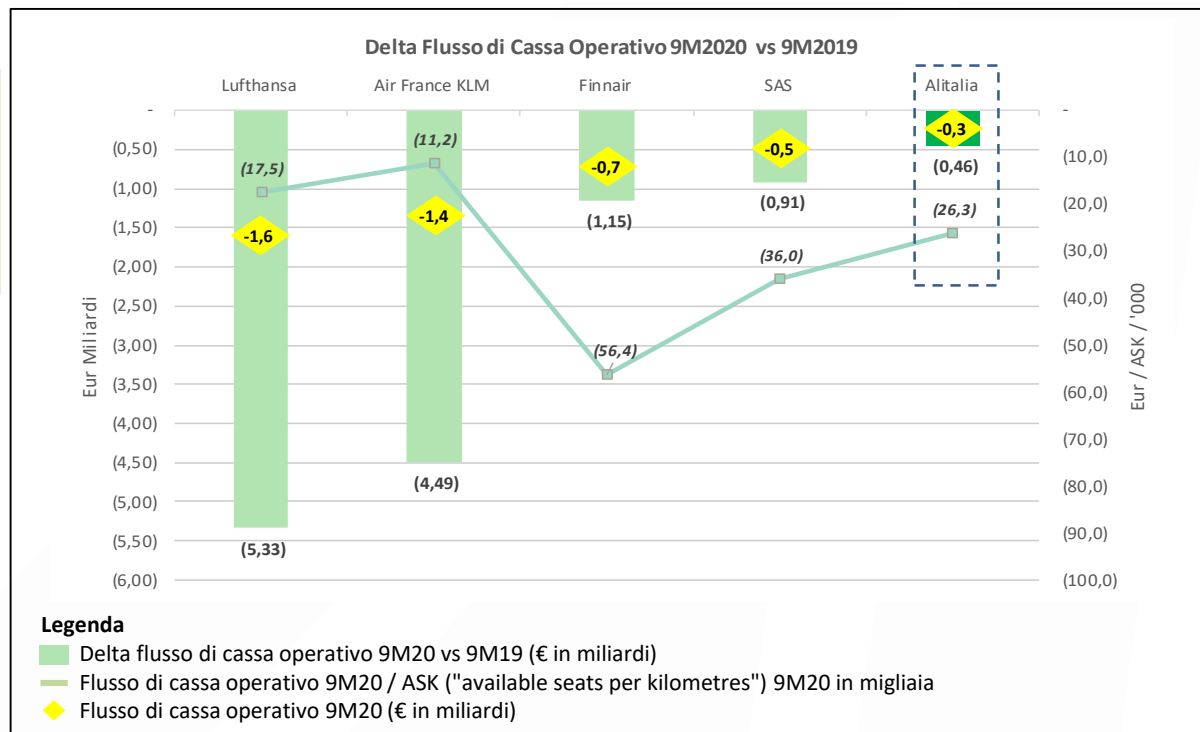
	Flusso di cassa operativo (€M)			ASK (#M)
	9M2019	9M2020	Delta	9M20
Lufthansa	3.735	(1.598)	(5.333)	91.474
AF KLM	3.075	(1.412)	(4.487)	125.524
Finnair**	457	(693)	(1.150)	12.287
SAS*	376	(538)	(914)	14.952
Alitalia	150	(306)	(456)	11.647

Per flusso di cassa operativo si intende il "Net Cash Flow from Operating Activities" riportato nel rendiconto finanziario incluso negli Interim Report pubblicati dagli operatori.

Il "Net Cash Flow from Operating Activities" include il risultato netto rettificato per le seguenti principali voci: rivalutazioni/(svalutazioni), plusvalenze/(minusvalenze), risultato della gestione finanziaria, ammortamenti, variazioni del capitale circolante netto commerciale e variazione di altre attività/(passività) operative.

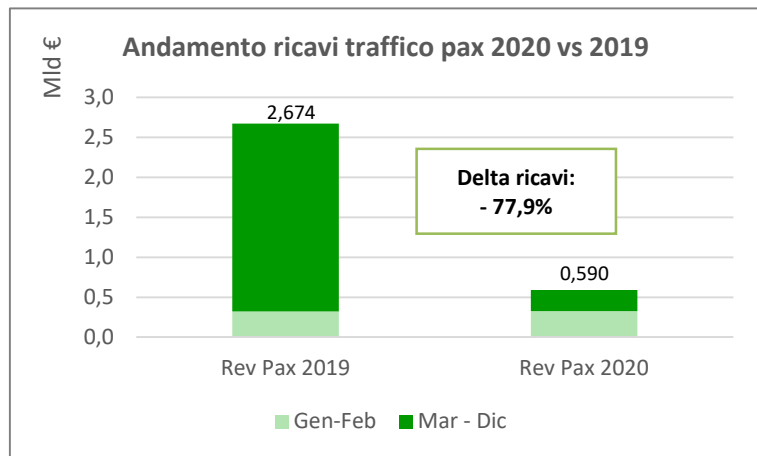
*Per SAS, i primi 9M dell'esercizio fanno riferimento al periodo 1 Febbraio – 31 ottobre

** Per Finnair, il Net Cash Flow from Operating Activities riportato nell'Interim Report è stato rettificato per escludere il risultato della gestione finanziaria ("Financial expenses paid, net"), al fine di renderlo comparabile con gli altri operatori

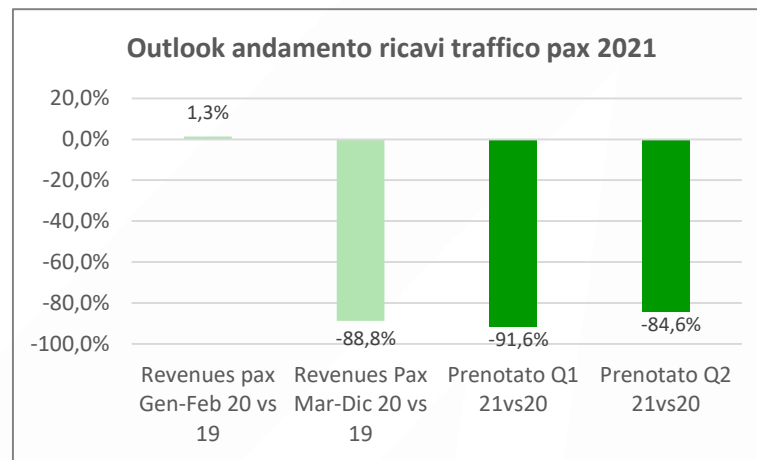


L'assorbimento di cassa della gestione operativa di Alitalia nei primi 9 mesi del 2020 è stato inferiore rispetto ad altri vettori europei comparabili in termini di ASK (Finnair e SAS).

4) Dinamica Ricavi Alitalia 2020 e Outlook 2021



Il grafico rappresenta l'andamento dei ricavi di Alitalia da traffico passeggeri mettendo a confronto il totale 2019 con quello 2020. Si nota come a causa della pandemia da COVID-19 il vettore ha registrato una significativa diminuzione dei ricavi (-77,9%) da traffico per la perdurante emergenza che ha ridotto i bisogni di mobilità.



Questo grafico riporta la variazione dei ricavi 2020 fra il 1° bimestre pre-Covid (+1,3%) ed il "crollo" registrato nei successivi 5 bimestri 2020 (-88,8%) rispetto allo stesso periodo 2019.

Purtroppo l'andamento dei ricavi stimabile per il 2021 sulla base delle prenotazioni esistenti mostra un'analogia riduzione al periodo marzo-dicembre 2020: -91,6% per il Q1 e -84,6% per il Q2 2021 vs 2020.

I comparision basati su fonti pubbliche ed i valori di compagnia evidenziano che Alitalia ha subito un calo dei Ricavi e del Risultato Operativo comune a tutti i vettori, anche se in misura meno che proporzionale alla dimensione relativa. Alitalia ha affrontato la congiuntura beneficiando di minore aiuto finanziario rispetto ai concorrenti, sinora sufficiente grazie anche ad un flusso di cassa operativo meno oneroso di quello sostenuto da compagnie simili.

Appare verosimile che l'andamento della domanda per il 1° semestre 2021, in calo di oltre l'80% vs le medesime rilevazioni dell'anno precedente, produca performance di settore analoghe a quelle consuntivate durante le fasi di emergenza pandemica del 2020.