

Pechino

da Milano
6 voli alla settimana
giornaliero
da marzo 2002

SAS
02 - 72 000 193
www.sas.com/italy



TRAVEL QUOTIDIANO

GIORNALE DI INTERESSE PROFESSIONALE PER IL TURISMO
ANNO XIV - N. 1-2-3
4-8-9 GENNAIO 2002

11€194€50 POST. - 45% - ART. 2 COMMA 20/B - EDICOF 55096 - UFFICIO DI MILANO - PREZZO PER COPIA L. 1100



Parla Claudio Balzarini, direttore generale di United Airlines in Italia e presidente dei vettori stranieri

L'Ibar contro Aeroporti di Roma

Code sharing fra la compagnia statunitense e Air Dolomiti durante il 2002

MILANO - Invece di Claudio Balzarini, direttore generale di United Airlines in Italia, per cercare di fronteggiare un quadro interpretativo della situazione attuale, è di travolgere il fronte ad una serie di visite complete e giornali che bisogna analizzare una per una.

Sarà parte dal fallimento della società di catering, l'igabite spa. Dopo la chiusura dell'azienda le compagnie aeree si sono trovate costrette a riformarsi presso altri hub, quali Madrid, Istanbul, Atene o Zurigo il tutto con spese enormi. «Di questo disagio riteniamo responsabile al 100% la società di catering», ha detto Balzarini - che doveva riprendere

il servizio in quanto concessionaria. Non ha presentato una offerta nei confronti di Adr, per omissione di dati d'ufficio e interruzione di pubblico servizio.

Per quanto riguarda United Airlines Italia, bisogna sottolineare il code sharing fra il settore Usa e Air Dolomiti.

«Sì, è vero l'accordo c'è», ha confermato Balzarini - «ha solo bisogno dei tempi tecnici per essere finalizzato, o con l'orario estivo o al limite un po' prima». Il 2002 comunque non sarà un anno «di grossissime novità anche perché l'obiettivo principale rimane quello di raggiungere una certa stabilità finanziaria».

ALTE Pagine 2 E 3

Il direttivo della Lombarda approva la trattativa con la nazionale per le dimissioni di Marai: a gennaio un'assemblea per le dimissioni

MILANO - Donatella Marai andrà durante il mese di gennaio un'assemblea per comunicare alla federazione le proprie dimissioni da presidente di Fiavel Lombarda. Questa presa di posizione ha radici piuttosto profonde che risiedono, sostanzialmente, nell'alveo della polemica fra la Fiavel nazionale e quella lombarda. Il direttivo di Fiavel



Donatella Marai, presidente Fiavel Lombarda

Lombardia ha deciso infatti di continuare trattative con la nazionale per concordare tempi e modi di ritiro per la contribuzione delle quote.

In tal modo sconfitto il principio card del presidente Marai che prevedeva il versamento delle quote a fronte di specifiche garanzie da parte nazionale.

A PAGINA 4

Abete ottimista sul futuro del turismo

ROMA - Il presidente di Federturismo, Giancarlo Abete, si è dichiarato moderatamente ottimista sulle capacità di ripresa del turismo nel 2002. «Il comparto - ha detto - prospera in una condizione di pace; è pertanto auspicabile che torni la fiducia e con essa la voglia di viaggiare lontano. Allo stesso tempo, occorre puntare sulla qualità del prodotto turistico italiano, che andrebbe incentivata anche con misure di sostegno a livello governativo». Intanto, l'Omt ha rivisto le previsioni di crescita degli arrivi a livello mondiale: nel 2001 si è passati dal 3% all'1,5%.

Sofitel conferma l'espansione nel 2002

ROMA - Due anni di lavori per un investimento globale di 19,4 milioni di euro hanno spinto alla luce tutto lo splendore neoclassico del Sofitel Roma. Centocinquanta le camere - tra cui quattro suite - per l'albergo che, diviso in due parti da via Veneto, è annoverato tra i 150 Locali Storti d'Italia. Il marchio di lusso della catena francese Accor conferma, inoltre, i propri piani di espansione per tutto il 2002 con l'apertura entro il primo settembre di nuova strutture a Londra, negli Usa e a Marsiglia.

A PAGINA

Respinta l'opa ostile di Carnival Cruises P&O si avvicina a Royal

LONDRA - Procede a passi svelati il progetto di fusione fra Ferretmar & Oriental (P&O) e Royal Caribbean International, rispettivamente terza e seconda compagnia di crociera a livello mondiale. Malgrado l'opa presentata da Carnival Cruises, primo vettore internazionale, P&O si è detto deciso a continuare sulla strada che lo vedrebbe alleati a Royal Caribbean - spa, complementare anche a livello strategico, per formare il primo polo crocieristico mondiale. «Se l'intesa, che verrà presentata all'assemblea degli azionisti il prossimo 14 febbraio, per l'approvazione, andasse in porto, P&O detterebbe il 39,7% della nuova entità, lasciando il restante 49,3% a

Royal Caribbean. Al momento, il cda di P&O si è detto disponibile a riconsiderare una nuova offerta di Carnival, purché presentata entro il 18 gennaio e solo se accreditata e superiore a quella di Royal». Fra i motivi addotti da P&O nel rifiutare l'offerta presentata in dicembre da Carnival, anche i pesanti maggiori costi a livello operativo. In pratica, P&O non la ritengono eventuale che le navette aerei americane ed europee potrebbero porre nel valore un'altra fra le due maggiori compagnie dell'intero comparto. Dopo la delusione di tutte queste notizie, le azioni di P&O, quotate alla Borsa di Londra, hanno registrato una decisa impennata.

Kuoni Gastaldi, nuova riorganizzazione

MILANO - Dopo l'acquisizione da parte del gruppo Kuoni del 100% del capitale di Gastaldi Tours, la società ha assunto un volto nuovo. Le otto filiali si sono infatti trasferite in tre grandi centri di prenotazione dislocati a Milano, Roma e Napoli. Le funzioni di direttore di filiale sono pertanto confluite nelle diverse direzioni regionali. Il nuovo modello organizzativo conta una direzione generale tour operating, con al vertice l'amministratore delegato Daniel Pozzo, che ricoprirà anche la carica di direttore marketing.

Costa potenzia il commerciale

GENOVA - Potenziamento e novità in arrivo all'interno della direzione commerciale di Costa Crociere. A guidare è il senior vice president sales & commercial Franco Pafficari, che ha giustificato la mossa con la necessità di prepararsi alla dura competizione internazionale che il settore crocieristico si appresta a cominciare nei prossimi anni. In dettaglio, da ges-

ta Mario Martini, dopo quasi tre anni trascorsi in Francia in qualità di direttore commerciale per il Sud Europa, rientra in Italia assumendo le qualifiche di direttore commerciale per l'Europa. Desidero Azouze riveste invece la posizione di direttore generale della Compagnie Françaises de Croisières S.A. Piero Lanzetta, con un'esperienza trentennale in casa Costa, assume la dire-

zione commerciale per l'Italia della compagnia. Infine, considerata l'importanza rivestita da Trivanto, Emilia Romagna e Marche, l'area geografica attualmente di competenza dell'ufficio di Padova è stata divisa fra Michele Mastromei (Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia) e Roberto Chiamenti (Emilia Romagna e Marche).

A PAGINA 5

Bit, più adesioni del 2001

MILANO - È un messaggio di fiducia nella ripresa del settore turistico quello che giunge dal presidente di Expo Cts Adalberto Corsi in dalla ventunesima edizione della Bit. «Il riscontro dalle adesioni operatori - sottolinea Corsi - è più positivo di quanto ci si potesse attendere, considerato il particolare momento che abbiamo attraversato. Il numero degli espositori e dei buyer internazionali che interverranno, non è solo leggermente superiore a quello dell'anno scorso, e avrà le porte aperte proprio dagli Stati Uniti che per la prima volta parteciperanno con 2 mila metri quadrati di spazio espositivo, oltre il doppio dell'ultima edizione». Corsi rilancia l'impegno dell'organizzatore ad una Borsa di qualità, con opportunità di contatti commerciali per gli espositori presenti, oltre 2 mila gli operatori internazionali invitati a partecipare (in gran parte da Europa, Nord America e Canada). Massima attenzione anche ai servizi: tariffe aeree speciali, Alitalia, navette da e per la fiera da oltre 60 hotel di Milano (spazi ospiti invitati in esclusiva dagli espositori).

A PAGINA 5

Pierre & Vacances gestisce il Bagagli

ROMA - Fino al prossimo 20-lire del 2003, la gestione di immobili facili nel porto della Bagagliato, verrà diretta Pierre & Vacances. Le sedi principali di Bagagliato sono situate in Sardegna, a Madonna Campello, a Venezia e Chiavari. Il gruppo turistico francese è leader europeo nella gestione e nello sviluppo immobiliare con 93.000 metri quadrati distribuiti in 78 siti di proprietà. Pierre & Vacances, infine, sta concludendo le trattative con Vp per rilevare i recedenti dell'ap- tite romana.

PAGINA 6

«Il vero problema dell'aviazione italiana è l'accesiva burocrazia. Enac ed Enav sono due enti omologhi, che molto spesso sono in disputa sulle operazioni da fare. Sarebbe naturale ed opportuno affidare la gestione del trasporto aereo del nostro Paese ad una sola authority»

di ALBERTO GASPARI

MILANO - A distanza di dodici mesi abbiamo incontrato il direttore generale della United Airlines Italia Claudio Balzari per fare il punto sulla situazione.

«Certamente rispetto a un anno fa sono cambiate tantissime cose», ha esordito Balzari, «il 2001 doveva essere un anno di assestamento e è diventato invece un periodo difficilissimo... personalmente non ricordo un anno simile in quasi 28 anni di esperienza nel settore. Del resto la recessione che ha colpito gli Stati Uniti non poteva che ripresentarsi in un settore come il nostro dato che le prime spese che si tagliano in questi casi sono i viaggi. Questo vale anche per il business travel, anche perché è cambiata la politica degli stessi viaggiatori che al momento puntano maggiormente sull'economy. Da parte nostra ci eravamo concentrati su

vetrivi a bassa densità con prime class e business spaziose e lussuose... indubbiamente il progetto economy plus è stato indovinato e in questo momento risolve il problema del business class che non vuole o non può pagare la business class soprattutto all'interno degli Stati Uniti... ma anche sull'Atlantic i ritorni sono stati decisi. A fare il vero business ci ha dato risultati soddisfacenti mentre la prima classe rimane un veicolo particolare che mantenziamo dato che si tratta di un prodotto che riusciamo a vendere anche a tariffe scontate e per fare l'aggancio a chi paga la business a tariffe piena o al limite a frequent flyer... ma però guardiamo al numero di quelli che pagano veramente un biglietto intero di first la percentuale è molto esigua».

Si è parlato per mesi dell'intesa con Lufthansa...

«Partitappò, ma forse per fortuna, non si è arrivati alla concretizzazione dell'accordo dato che l'intesa non ha dato l'autorizzazione. Nella sfiducia però, la decisione finale è datata agosto scorso, non è stata una cosa così negativa alla luce di quanto sembrava poi... ci sono stati aspetti ad un certo punto pesante in un momento come questo... in ogni caso i costi ci sono stati dato che indipendentemente dall'approvazione dell'intesa il costo della Lufthansa sarebbe andato in un bel po' di milioni di dollari e del resto i termini dell'accordo erano ardui. La gestione non sarebbe stata facile se si pensa che anche noi abbiamo tagliato ventimila persone riducendo il nostro operativo del 25% scendendo da duemila 500 voli al giorno a mille 700-800 a seconda dei momenti. Abbiamo messo terra 37 aeromobili ritardando gli ordini di nuove macchine nel tempo. Ci troviamo così con una flotta molto nuova con ancora tanti 747-400, anzi tempi per le esigenze del mercato, aderenza... proprio per questo già lo scorso anno avevo manifestato i miei dubbi sul superjumbo proprio perché il mercato richiede maggiori flessibilità e più frequenze».

◆ La novità in materia

di sicurezza
A proposito di strutture quali novità avete introdotto in materia di sicurezza?

«Abbiamo implementato un po' non più di tanto le norme di sicurezza richieste dalla Faa sono cresciute molto di più negli Stati Uniti. Il rafforzamento delle porte delle cabine di pilotaggio è stato completato su tutta la flotta, sono in dotazione all'equipaggio strumenti in grado di monitorare in eventuale aggressione per qualche momento e stanno pensando ad altre cose che non possiamo comunicare. In realtà la cosa più importante rimane su aspetti lavoro di intelligence. Bisogna sfruttare questa esperienza negativa con giudizio e cautela. In America la situazione sta migliorando in certi casi, ma la tensione è calata molto... in realtà quello che frena è la recessione economica che ci ha portato a ricorrere ad alcune iniziative promozionali che come non ci fanno dato che un abbattimento tariffario a fronte di un costo superiore beh, i conti sono facili no?».

Certe... possiamo dunque spezzare in due l'anno dal punto di vista finanziario?

«Diciamo che indipendentemente da tutto ci si attendeva una certa perdita perché da settembre in avanti la perdita ha finito per assumere angustie esponenziali questo vale per noi

«Dopo il fallimento della Ligabue spa, Adr non ha garantito i

Claudio Balzari

DOVREBBE ESSERE OPERATIVO NEL



Il direttore generale per l'Italia di United, Claudio Balzari

vittori meno orientati al business e più al traffico point to point, vedi ad esempio Southwest che hanno sofferto meno la crisi. E' un po' il problema dei grossi vettori o comunque un'illusione ripete quando arriva un crisi di queste proporzioni ci mettano un po' più di tempo a risollevarsi. Da parte nostra siamo in un certo modo valutando ogni singolo aspetto della compagnia in modo tale da ripercuota alla stabilità finanziaria. Malgrado i tagli rimaniamo un vettore con un numero di voli impressionante se confrontato alla convenienza anche se per il momento ridimensionato. Nel nostro incontro dell'anno scorso lei ci aveva anticipato la crescita delle tariffe proprio per bilanciare la crescita dei costi...

«L'idea infatti era quella di tendere a incrementare i profitti e dedicarsi poi a nuovi investimenti sia in termini di vetrivi nuovi che di infrastrutture aeroportuali, certo in questo momento tutto viene rallentato. Abbiamo tagliato le spese ove possibile, vorrei però chiarire che al contratto di punto commercialmente ripetuto da alcuni giornali le compagnie americane non tagliano sulla sicurezza anzi questa rimane l'obiettivo numero uno e in questo non rinuncerà. La sicurezza è un tema su cui non abbiamo ridimensionato nulla, anzi semmai l'abbiamo solo migliorata in ogni caso bisogna porvi volare... da parte nostra approfondiamo una ricerca nell'area di diciotto mesi anche se con gli alti e bassi tipici dei periodi di recessione».

Evidentemente i fatti di settembre hanno solo accelerato un processo già in atto...

«Diciamo di sì, un processo già in corso che ha avuto un'accelerazione di tali proporzioni. In non dare tempo alle compagnie di adattarsi immediatamente alla situazione. Stiamo soffrendo in questo momento un po' tutti di overcapacity con un'offerta superiore alla domanda che porta ad un abbattimento tariffario per cercare di conquistare il cliente... come al solito combattiamo tra di noi senza considerare i costi reali di business. Dovremmo pensare maggiormente a calibrare gli sforzi altrimenti un vero ritorno non c'è».

◆ Cosa cambia nelle tariffe

Quali per concludere sulle tariffe rispetto a un anno fa cosa è cambiato concretamente?

«Poco, siamo rimasti più o meno sullo stesso livello con un leggero rialzo della tariffa media dall'Italia. In America invece sono scese pro-

che porta a continue e attive campagne promozionali. Non è però nostra intenzione scendere più di tanto anche se qualche lancio lo facciamo anche noi».

In questo momento sono più gli italiani che si recano negli Stati Uniti o viceversa?

«Siamo che al momento sono più gli americani che vengono da noi. Purtroppo verifichiamo una carezza di italiani. Il mercato latino verso gli Stati Uniti è sensibile e quello di business è ridimensionato. Gli italiani hanno timore a volare in America e soprattutto a farlo con vettori americani. La speranza è ancora una volta che la gente riprenda a vivere nuovamente la propria vita. Il calo del 30% che si è registrato sul nord America è per noi impuntabile agli italiani che non si muovono... certo anche l'Italia non è in un momento economico di espansione».

◆ Altre problematiche

Poi si sono aggiunte altre problematiche purtroppo...

«E' vero, i fatti accaduti a Linate hanno causato ulteriori preoccupazioni nella gente in merito alla sicurezza. In effetti i voli sono sicuri... come presidente dell'Ibar siamo lavorando molto. Il ruolo di linea a Linate è in test ma è già qualche cosa. Malpensa del resto già funziona. L'incidente di Linate ha portato in autorità a varie provocazioni molto estive. Prima hanno dichiarato gli aeroporti del nord per poi riclassificarli in categoria 3b fiduciosi al contempo il numero di movimenti in caso di bassa visibilità. Ci sono state una serie di discussioni tra le varie associazioni di vettori con le autorità... si era arrivati a un punto in cui Malpensa passava da 30 a 40 movimenti al ora cosa ovviamente non fattibile... inutile mettere l'aeroporto in categoria 3 poi poi far sei movimenti all'ora. Lo abbiamo fatto presentando e parlando con l'avvocato Di Palma e il generale Formanero siamo riusciti a migliorare il numero dei voli da effettuare in scarse visibilità nonostante il fatto che le norme operative rimangono anche perché le interpretazioni che Enav e Enac hanno dato, e questo vale soprattutto per la prima, sono un po' restrittive in materia».

Adesso si lavora da mattina. Il problema però è a notte dato che già dal 14 gennaio 1998 esiste un atto di indirizzo del ministero dei trasporti che chiedeva l'ottemperanza da parte degli aeroporti italiani al passo nr.14 del leao che contemplava per l'apertura l'implementazione del radar di terra degli avvisi luminosi e

malfunctionamento nonché di alcune stop - bar, qui i scrivere un giornale intero il caso... in pratica come un tipo luminoso che avrebbe una l'operatività degli aeroporti. Il fatto è che da una disputa tra Enac e Enr impedito l'ottemperanza nr.14 sul quale noi abbiamo protestato per l'erroneità di quelle lettere... che deve essere effettato in tre vamente brevi in modo migliorare la situazione. E che nessuno si aspetti che fosse... visibilità l'operatività uguale se ci sono 50 metri atterrare comunque, per altrettanto evidente che sono 500 non si può una limitare l'operatività chiopata. Si è così arrivati a di che mischiati all'incidente e il precedente di New York problematico di vario ge dai passeggeri hanno toh di volare».

◆ Riunioni importanti

Quale presidente dell'Ibar comunicare le ultime notizie?

«Le ultime riunioni si sono soprattutto della qualificazione della società Ligabue mese di luglio. Per riforma una trentina di temp costrette a riformare il Mo che l'istituto, Atene e tutto con spese enormi. Disagio ritorniamo respio 100% la società Aeropor al punto tale che abbia una diffusa perché non hanno rispettato l'indian reale del dottor Luzzi e va il ripristino del ser concessionali. Anche un'altra società il caso deve comunque fornire primario... la diffusa è per di atti d'ufficio e internaz bilico servizio... partitappò già anche in questo modo no... se poi aumentano i accoppiati alla crescita. Abbiamo chiesto lo stato azione dell'aviazione italiana e del relative ind il vero nessuno si è in briga di rispondersi que per il ministero dei lav piùno dei trasporo o q intenti. Sono a conosce mie lettere sono state quelle del dottor Fusco fact anche il mes Asseraporti. Manifesto stessi Aeroporti di Roma. Le sembrò strano e i un po' offensivo ma o sono pochi quelli che l'attività dell'Ibar...».

«L'Ibar è un'organizzazione che fa da intermediario problematico con i vettori. Come Bar ci sono problemi che le compa no a dovere fronteggiare i dei gestori aeroportuali situazione, delle autorità... fare rispettare i diritti e i vettori. Abbiamo di rice addizioni parlamentari in mezzo, in merito non almeno anche dai gestori. Ma abbiamo intere il proposito del varo e autorità che accorp Enac oltre su cui ci dichiarano che le dispute tra le nizzazioni finiscono per niente di fatto... è il caso a indizio ministeriali nel nulla proprio per la crisi. Ci vuole un'auto

Questo periodo è associato alla Unica Starcom l'editoria italiana

TARIFE ABBONAMENTI ANNUALI: ITALIA 100.000 - ESTERO 180.000. VERBALE 500 120 1991 ALZ. N. 93539605 - ROMA

CAPINALE DEL VERSAMENTO: ABBONAMENTO A TRAVEL, QUINDICESIMO

Stampa: L'Espresso/Polya Via Kramer 17,19 - Milano

Gestione Operativa, Amministrativa STAFF SRL - IMPRESA SVILUPPO STAMPA Via G.B. Boccini, 24 20090 Busceti (MI)

Per la pubblicità Italia ed estero Via di E. Quintino 18 - 00186 ROMA

tel. 0670474709 - 7002431 fax 70482961

Teresa Falzoni Segretaria

Via Durini 5 - 20122 MILANO tel. 0276006045 - fax 76002968

Cristina D'Alessandro Segretaria

Travel Internet a questo indirizzo

http://www.travelinternet.com E-MAIL: travel@progronaid.it

TRAVEL
Travel
 Direttore responsabile GIUSEPPE ALOE
 REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE, ARREDAMENTO Via Durini 5 - 20122 MILANO tel. 0276006045 (r.a.) fax 0276008396
 REDAZIONE ROMANA Via di E. Quintino 18 - 00186 ROMA tel. 0670474709 - 7002431 - fax 0670492961
 EDITORIALE TRAVEL S.r.l. Amministratore unico e direttore editoriale DANIELA BATTAGLIONI
 Autorizzazione del Tribunale di Milano 793 del 30.11.1991 Spedizione in ab. postale (pubblicità 45%)
 Questo periodo è associato alla Unica Starcom l'editoria italiana
 TARIFE ABBONAMENTI ANNUALI: ITALIA 100.000 - ESTERO 180.000. VERBALE 500 120 1991 ALZ. N. 93539605 - ROMA
 CAPINALE DEL VERSAMENTO: ABBONAMENTO A TRAVEL, QUINDICESIMO
 Stampa: L'Espresso/Polya Via Kramer 17,19 - Milano
 Gestione Operativa, Amministrativa STAFF SRL - IMPRESA SVILUPPO STAMPA Via G.B. Boccini, 24 20090 Busceti (MI)
 Per la pubblicità Italia ed estero Via di E. Quintino 18 - 00186 ROMA
 tel. 0670474709 - 7002431 fax 70482961
 Teresa Falzoni Segretaria
 Via Durini 5 - 20122 MILANO tel. 0276006045 - fax 76002968
 Cristina D'Alessandro Segretaria
 Travel Internet a questo indirizzo
 http://www.travelinternet.com E-MAIL: travel@progronaid.it

ering, nonostante fosse concessionaria, per cui le compagnie si sono rivolte ad altri hub con grossi aggravii di cost

Ibar contro Aeroporti di Roma

ACCORDO DI CODE SHARING FRA UNITED AIRLINES E AIR DOLOMITI

iniziative finanziarie più distribuite. Il traffico agli altri paesi. L'Ibar si interessa di tutto quello che ruota intorno al sistema delle tasse aeroportuali, alle Commissioni di gestione di cui sono, all'auspicio degli accordi con le Sei. Le compagnie sono circa 75. Speriamo che anche se, in ogni caso, anche se si tratta più che altro di compagnie non molto grandi.

Quando scadrà il suo mandato come presidente Ibar?
 «Sarà presidente per tutto il 2002 e anche probabilmente per una parte del 2003. E fino di quei mandati non retribuiti che ti assorbe tantissimo tempo.

Abbiamo in tuo sistema anche se non è molto aggiornato. L'Ibar è un'organizzazione che è rimasta ferma per un bel po' di tempo, le cose sono cambiate come si vede dal numero di partecipanti alle assemblee che nell'ultima occasione erano 45 malgrado sia caduta in coincidenza di un giornata di nebbia su Malpensa. Le problematiche sono tante e non sempre si riescono a risolvere velocemente vedi il caso Lagabue anche perché tra il livello governativo che monitora c'è un po' di lalluzza nel risolvere situazioni che sono impellenti. Noi possiamo arrivare fino a un certo punto ma non possiamo mica scendere in piazza con il bastone.

• **Un messaggio**

Si sente di lanciare un messaggio?

«Sì, guardi il problema che stiamo affrontando insieme a noi è che le compagnie si stanno e dopo i nostri sistemi sono siamo riprendendo un po' siamo certo non tornano con la consapevolezza della mancanza di esistenza sul mercato che si ripercuote sull'utente. In regione di monopoli si finisce poi per applicare tariffe che vanno a scapito dei passeggeri cosa che in Italia abbiamo del resto già visto per tanti anni.

«Come Ibar stiamo facendo uno sforzo enorme anche se la cura di ricerca è bassa, qualche risultato della giusta mole di lavoro fatto al recente ha portato comunque a qualche cosa risultato come l'ottenimento di migliori condizioni per gli affitti.

Torniamo a United. Ci può annunciare delle novità? Si sussurra di un prossimo accordo di code sharing con Air Dolomiti. Cosa ci può dire?

«Sì, è vero l'accordo c'è la sola bisogno dei tempi tecnici per essere finalizzato. Il contratto entrerà in vigore in un paio di mesi. Per il 2002 sulle rotte estive delle ultime tre anni che non esistono problemi di velocità, per l'Ibar manterremo il 167. Siamo in una fase di collaborazione stretta con i vetteri Star Alliance e insieme con dei contratti continui stiamo come forum anche se ovvio che ognuno ha il proprio forum. In siamo individuati anche per favoreggiare la crescita delle altre alleanze. Non sarà un anno di grandissime novità anche perché l'ultimo principale rimane quello di raggiungere un certo stabilità finanziaria.

• **Previsioni e pianificazioni**

Per il 2002 cosa prevedete?
 «Attepiamo un ritorno al traffico ma ci aspettiamo abbastanza conservativi. Anche per la capacità. Cercheremo di garantire un buon level factor con tariffe ragionevoli. Un anno di assottigliamento anche perché la situazione è quella che è. Non prevedo grandi cambiamenti anche in generale. Come si collocano tra le pianifica-

zioni?
 «Ci muoviamo su base mensile o anche meno mentre in precedenza si parlava di programmi semestrali e importanti registrare il meglio il movimento degli azionisti in caso di non rimetterci troppi soldi. per

L'Ibar il volo è giornaliero per cui il problema non si pone in questi termini. L'idea è quella di acquistare il volo giornaliero con Alamos. Acquisito in 2001 perché come sarà il 2002 dal punto di vista finanziario?

«Per il 2002 il focus di United è un break even anche se oggi non sarà facile molte perdite in realtà è tutto legato alle recessione economica. Direi che già per l'estate si potrà cominciare a vedere un primo bilancio. Fino a settembre scorso la compa-

gnia era comunque già al di delle previsioni anche se nulla va fare pensare a quello che è invece. La cosa più difficile adesso capire rimane comunque il tipo dell'utente e per questo non si fare altro che attendere.



invito



SOFITEL
 ACCOR HOTELS & RESORTS

inverno



Dal 16 novembre 2001 al 17 marzo 2002

150 hotel Sofitel offrono fino al 40% di riduzione sul soggiorno, con prima colazione gratuita.

Codice GDS: IATA

PRENOTAZIONI: 199 150858
www.sofitel.com o www.accorhotels.com