

# I voli Linate-Fiumicino e le altre rotte d'oro nell'agenda di O'Leary

Che voglia allargarsi a Fiumicino non è un mistero. Magari da sfruttare come punto di approdo dei suoi voli dall'Italia e dall'Europa. E da dove far poi salire i passeggeri sui velivoli Norwegian, la low cost di lungo raggio. Così come è chiaro che da tempo voglia mettere i suoi Boeing 737 a Linate, lo scalo cittadino di Milano, dove c'è già la rivale easyJet. «Ma lì non c'è nemmeno uno spazio libero negli orari che interessano a noi», spiega più di un manager. Perché proprio Linate è dominio di Alitalia: nel 2016, secondo i dati Oag, apparteneva all'ex compagnia di bandiera il 55,24% dei sedili in partenza messi a disposizione.

Ryanair, la seconda low cost più grande del mondo (dopo l'americana Southwest), la prima in Europa e nel nostro Paese per passeggeri trasportati, da sempre considera il mercato italiano tra i più interessanti. Ma questa volta — si sussurra a Dublino — potrebbe essere quella buona per dominare i suoi cieli. E infatti guarda con molta attenzione alle rotte che potrebbe «scippare» ad Alitalia. Soprattutto quelle nazionali. Per esempio: Linate-Fiumicino (e viceversa). Nel 2016

ha registrato 1,19 milioni di viaggiatori — buona parte di categoria business —, pari a 3.250 al giorno. Ci potrebbe riempire almeno 17 velivoli di Ryanair da 189 posti. Oppure Linate-Catania con i suoi quasi 700 mila viaggiatori. Per non parlare di Fiumicino-Cagliari, altra rotta preziosa di Alitalia, che nel 2016 ha avuto 935 mila biglietti emessi. Più traffico ancora c'è su Fiumicino-Catania che con i suoi 2,05 milioni di passeggeri è al primo posto nei collegamenti nazionali. Qui sono in tre a spartirsi la maggior fetta del mercato: Ryanair, Alitalia e Vueling, la low cost spagnola del gruppo Iag (holding di British Airways, Iberia, Aer Lingus).

Ma Michael O'Leary, il vulcanico amministratore delegato di Ryanair, non si accontenta di dominare in Italia. Forte di 32,6 milioni di persone trasportate da e per il nostro Paese (Alitalia ne registrava 23,1 milioni nel 2016, easyJet 14,3 milioni e Vueling 5,9 milioni) vorrebbe allargarsi sulle rotte da Fiumicino a Barcellona e Madrid. E anche aumentare le frequenze verso Amsterdam e Francoforte. Milioni di passeggeri in più ogni anno, per una delle flotte più grandi

del mondo: 391 velivoli già operativi, altri 172 ordinati. E potrebbero aumentare dopo gli accordi con 180 aeroporti nel Vecchio continente: la low cost irlandese ha chiesto a Boeing di rivedere i tempi delle consegne dei nuovi jet.

Alitalia — considerando la società principale e CityLiner — di aerei ne conta 123 (meno di un terzo rispetto a Ryanair). E tra questi ci sono pure 25 velivoli (tra Airbus A330 e Boeing 777) per buona parte presi in leasing e utilizzati per i voli di lungo raggio. Verso America e Asia. Quello dei voli intercontinentali è il lato più redditizio delle compagnie aeree. E quella tricolore va particolarmente bene nei collegamenti verso Usa e Sud America. Resta da vedere per quanto ancora. Perché da novembre Norwegian inizierà a far volare i suoi Boeing 787 Dreamliner dalla Capitale verso gli Stati Uniti. Dal 9 novembre 2017 partirà per New York (lo scalo è Newark), con tariffe a partire

da 179 euro a tratta (ma cibo a bordo e bagaglio in stiva sono extra) e Los Angeles (da 199 euro). Due destinazioni dove Alitalia vola già e, per quanto riguarda la seconda, ha an-

nunciato da poco l'estensione dei voli anche in inverno. Dal 6 febbraio 2018 decolla per San Francisco a partire da 199 euro.

Ma Bjørn Kjos, ad di Norwegian, non fa mistero di voler operare anche da Malpensa e collegare l'Italia a Buenos Aires e alle grandi città asiatiche. Così come continua a lavorare con Ryanair: la società irlandese si occupa della prima parte del viaggio, quella che porta verso uno degli hub di Norwegian (Fiumicino compresa). Quest'ultima gestisce il percorso sull'Atlantico.

A contendersi il mercato aereo italiano — 164,4 milioni di viaggiatori nel 2016 — c'è anche Iag. Grazie alla presenza massiccia, soprattutto a Fiumicino, di Vueling. E grazie all'ingresso di Level, la low cost intercontinentale, che è decollata da Barcellona il 1° giugno verso Los Angeles, poi verso San Francisco e che avrebbe venduto in due mesi 134 mila biglietti. Secondo Willie Walsh, ad di Iag, dopo Barcellona potrebbe toccare proprio a Roma e ha menzionato Milano, anche se per una fase successiva. Tra i suoi obiettivi quello di sfidare Alitalia su uno dei collegamenti più profittabile: Buenos Aires.

lberberli@corriere.it

## Il vettore

● Ryanair è una compagnia low cost, con sede a Dublino, fondata nel 1985

● In Europa è il maggiore vettore a basso costo e il secondo nel mondo

● Raggiunge circa 200 destinazioni in 28 Paesi europei, oltre al Marocco. La flotta conta 391 aerei

## Grandi numeri

Solo la tratta tra Roma e Catania ha totalizzato nel 2016 più di 2 milioni di passeggeri

## La parola

### SLOT

In ambito aeroportuale lo slot è quella «finestra» di tempo che un determinato volo di una compagnia ha a disposizione per effettuare le sue esigenti commerciali e di volo. Ovvero operazioni come sbarco e imbarco passeggeri e bagagli, rifornimento carburante e catering, la richiesta delle autorizzazioni alla torre di controllo. A seconda dei casi, proprietari degli slot sono Stati, società di gestione o aerolinee