

# “Alleanza con low cost e ferrovie per arginare le perdite continue”

ROMA. «I problemi di Alitalia sono strutturali, legati alla decisione di collocare il suo hub a Roma. Quindi qualsiasi risanamento ha un orizzonte lungo, almeno cinque anni». Oliviero Baccelli dirige il Certet, il centro di ricerca sui trasporti dell'Università Bocconi. E spiega che per riportare Alitalia in attivo non esiste bacchetta magica.

**Di risanamento per ora neppure l'ombra; anche nel 2016 la società ha perso 500 milioni di euro. Come è possibile?**

«Il 70% dei ricavi di Alitalia viene dalle tratte di breve o medio raggio, dove la concorrenza delle low cost è fortissima perché la clientela è poco disposta a pagare per servizi premium come un imbarco prioritario. Lì Alitalia vola in perdita».

**Che si debba puntare sul lungo raggio si sa da tempo, ma neanche la nuova proprietà di Etihad finora ci è riuscita...**

«Avere il proprio hub a Roma, un aeroporto molto legato al turismo stagionale, è il primo problema: per spostarlo a Milano ormai è troppo tardi. Ci vogliono almeno cinque anni per mandare in attivo una tratta di lungo raggio e soprattutto bisogna costruire una rete di connessioni locali in grado di alimentarla: voli che arrivino da Bari, Budapest o Cairo per riempire gli aerei verso le Americhe, un mercato molto ricco».

**Stringere alleanze con altri gruppi europei può essere la soluzione?**

«È un terreno minato. Air France-Klm ha già le sue tratte transatlantiche, e il British-Iberia è fortissima. Resta Lufthansa, che però a sua volta negli ultimi anni ha creato una rete di hub molto forte in Europa centrale e non avrebbe grande vantaggio nell'aggiungere Roma».

**Ci si può alleare con le low cost, usare Ryanair e Easyjet per alimentare i voli di lungo raggio?**

«In effetti è il tema del futuro, ma al momento solo una compagnia di bandiera sta sperimentando il modello: la Norwegian, che ha una impostazione economica. Alitalia, che punta a essere un vettore cinque stelle, è agli antipodi delle low cost».

**Nell'immediato l'unica strada è tagliare?**

«I costi vanno ridotti. Un primo passo con tempistiche ragionevoli sarebbe allearsi con le imprese ferroviarie. Alitalia ha ancora diversi viaggi al giorno, in perdita, tra Roma e Napoli, che potrebbero essere sostituiti dall'alta velocità. Così per quelli da Firenze o da Ancona».

**Nell'attesa che le destinazioni transatlantiche crescano.**

«Sono ancora poche, e pochi i mezzi della flotta attrezzati per servirle. Ecco, forse Etihad poteva investire di più in nuovi aeromobili, ma tra piazzarli a Roma o a Dubai ha scelto Dubai. Numeri alla mano è difficile darle torto».

(f.sant.)