

Le rotte intercontinentali, il rilancio di Fiumicino e Malpensa e il nodo delle low cost. L'interconnessione con l'Alta velocità che costa almeno 2 miliardi, la biglietteria unica che Piazza della Croce Rossa non vuole e il potenziamento delle tratte turistiche su rotaia, ora in perdita. Queste le sfide industriali dell'ennesimo tentativo di far uscire Alitalia dal guado

di Antonella Baccaro

IN VOLO CON FS? SÌ ANZI, FORSE: 5 QUESTIONI CHIAVE

tali. La soluzione è una classe intermedia: la premium. Ma si tratta di trovare un equilibrio tra il minor incasso per posto venduto e la capacità di stimolare il passaggio di nuovi clienti dalla economica alla premium.

2) Alitalia riverterà il traffico intercontinentale sugli hub di Fiumicino e Malpensa.

Si fa presto a dire hub. Il piano disegnato nel 2014 da Etihad per rilanciare Alitalia prevedeva l'incremento di voli intercontinentali su Fiumicino e il sacrificio di Malpensa. Niente di simile si è realizzato per via degli scarsi investimenti sulla flotta ma anche perché Alitalia non poté espandersi né a Est, per la concorrenza dell'hub di Abu Dhabi, né a ovest per i vecchi patti scellerati sulle rotte atlantiche stretti dai «capitani coraggiosi» con Skyteam. Così, dall'estate 2015, Adr, società di gestione di Fiumicino, aprì ai voli low cost e lasciò che si consolidassero anche alcuni vettori tradizionali, come Lufthansa.

Una situazione che ora sarà difficile da ribaltare se Adr non vorrà tornare a scommettere su Alitalia. E Malpensa? Abbandonato per un lungo periodo il progetto di diventare hub, oggi torna a sognare grazie a Air Italy, nata sulle ceneri di Meridiana, acquistata dalla Qatar Airlines e destinata a ricevere una dote di 30 Boeing 787 Dreamliner, appena ordinati, per volare su Miami, New York, Bangkok, Mumbai, Shanghai con un livello servizio paragonabile a quello dei grandi

L a strada per Fensmeso salvaggio di Alitalia è lunga e ancora costellata di incognite. Tra i pochi punti che appaiono fermi c'è però l'integrazione tra Alitalia e Ferrovie dello Stato. Ma quanto sono complementari sul piano industriale i due business? E quali sono le maggiori incognite del piano che si sta mettendo a punto? Ecco qui alcune risposte.

1) **Alitalia si concentrerà sul traffico intercontinentale, sviluppando le rotte attuali.** Non che Alitalia non ci abbia già provato: molte rotte sono state aperte e rchiuse nel breve, come recentemente il Roma-Nairobi, venduto per un paio di mesi e cancellato prima di decollare. Secondo gli esperti, per verificare la sostenibilità di una nuova rotta ci vogliono almeno due anni e per stabilizzarla servono una certa massa critica di voli settimanali e un feederaggio robusto. Né va trascurato che, da un anno a questa parte, i collegamenti di lungo raggio sono più costosi per l'aumento del prezzo del carburante. Infine molti vettori tradizionali, compresa Alitalia, stanno fronteggiando il crollo dei passeggeri business proprio sugli intercontin-

vettori arabi. Il ritorno di Alitalia in forze al momento non è nei piani.

3) **I passeggeri di Alitalia saliranno sui treni a Alta velocità che fermeranno a Fiumicino e Malpensa.** Come è noto i binari ferroviari arrivano già in questi due scali, ma non quelli dell'Alta Velocità che stanno da quell'altra parte. Nel 2014, quando si cominciò a parlare di questi progetti, su richiesta di Etihad, non si ipotizzarono tempi precisi. Si parlò invece di costi: un miliardo per ciascuno scalo. Nulla vieta a questo governo di investire queste cifre. Resta da capire come concilierà questa spesa con l'obiettivo dichiarato di smettere di spendere per l'Alta velocità e migliorare il trasporto regionale a vantaggio dei pendolari.

4) **I passeggeri potranno usare un'unica piattaforma per prenotare aerei Alitalia e treni Fs e un biglietto unico.** Dovrà faticare Alitalia per riuscire da sola a riempire i treni delle Ferrovie che, con una frequenza tale da rendere il treno competitivo sull'aereo, attenderanno il passeggero nell'aerostazione. Un Boeing 777, come quelli in dotazione alla compagnia, non arriva a 300 posti, un A330 a 250-260, mentre un treno ad Alta Velocità può superare i 550 passeggeri. La soluzione potrebbe essere consentire anche a altre compagnie di riempire i treni col sistema del biglietto unico. Ma l'ad di Ferrovie, Gianfranco Battisti l'ha già escluso: «La biglietteria integrata o unica non fa bene al mercato e non sta proprio in piedi a livello tecnico». Chissà cosa ne penserà l'Antitrust.

5) **Il treno porterà i passeggeri di Alitalia verso altre destinazioni turistiche italiane.** Da Malpensa a Venezia, Milano, Brescia, Verona e Vicenza. E da Fiumicino verso Firenze, Pisa, Bologna, Napoli.

Queste le tratte ferroviarie che, secondo Battisti, potrebbero sostituire le corrispondenti rotte di Alitalia. È una scommessa basata sull'efficienza: un passeggero che arriva a Roma o Malpensa dovrà trovare conveniente scendere dall'aereo e salire su un altro mezzo anziché utilizzare un aereo a basso costo nello stesso scalo. Saranno determinanti il minor costo del biglietto, buone coincidenze e la gestione del bagaglio. Quanto al passeggero che da una città italiana volesse prendere un treno per Fiumicino per poi usare un lungo raggio, sarà incoraggiato verso questa scelta da una grande distanza dall'aeroporto. Ma soprattutto scoglierà il treno se gli consentirà tempi inferiori all'aereo di breve raggio. Non potrà essere così con certezza per i passeggeri dei treni di lunga percorrenza provenienti dal Sud: Bari, Brindisi, Reggio Calabria, Lamezia, Catania, Palermo, Cagliari, Trapani. Per questi sarà ancora conveniente l'aereo. Oggi volano low cost o Alitalia. Domani l'ex compagnia di bandiera dovrà decidere se continuare a onorare queste tratte spesso in perdita.

A bordo
Luigi Gubitosi, 57 anni, commissario Alitalia

