

## Alitalia-Etihad, 15 milioni di clienti da conquistare. E' il bacino potenziale dei passeggeri che nel 2013 hanno scelto altri hub europei

ROMA Più voli intercontinentali, più passeggeri e più occupazione. L'intesa tra Alitalia e Etihad ruota intorno a questi tre capisaldi che, in sintesi, significano non solo utili e fatturato in crescita ma anche maggiore appeal per l'Italia, il suo turismo e i suoi tesori d'arte e le sue città storiche. A disegnare la traiettoria delle due compagnie unite è uno studio dell'Università Bicocca (da un paio di settimane sulle scrivanie che contano delle due compagnie) che focalizza l'attenzione sui vantaggi della nuova partnership. Il primo riguarda l'hub di Fiumicino, grande beneficiario dei frutti dell'intesa, visto che l'arrivo degli arabi potrebbe portare nella Capitale oltre 15 milioni di passeggeri. Si tratta, spiega lo studio, di una domanda potenziale finora assorbita da scali fuori dall'Italia, un tesoro da valorizzare puntando, come deciso dalle due compagnie, sullo sviluppo sul lungo raggio.

### LA STRADA TRACCIATA

Proprio il lungo raggio - si legge nel rapporto curato da Andrea Guercin e Ugo Arrigo - è essenziale per le compagnie tradizionali nella competizione con le low cost, poiché in questo segmento di business vi sono i margini più elevati. In questo passaggio il contributo di Etihad sarà essenziale. Grazie a questa svolta radicale, lo studio stima che nel periodo 2015-2018 si avrà un incremento significativo dei profitti. I ricavi per passeggero, pari a 151 euro nel 2015, crescerebbero fino a quasi 170 euro nel 2018.

Parallelamente si avrà la «stabilizzazione dei costi operativi intorno ai 140-141 euro per passeggero». Di qui la previsione di un margine operativo lordo di oltre 600 milioni di euro nel 2018, quando la compagnia potrà congegnare un utile vicino al 5%.

### I DETTAGLI

L'offerta di posti aumenterà tra il 2015 e il 2018 di circa il 27%, un incremento che conferma la bontà della strada che si apprestano a imboccare Alitalia ed Etihad. Per fare ciò ben sette nuovi aerei a lungo raggio entreranno nella flotta della compagnia italiana entro il 2018. Ma da Roma Fiumicino non passerà tutto lo sviluppo del lungo raggio. La grande stazione aeroportuale della Capitale senza dubbio l'hub più forte per Alitalia, ma al contempo sia Milano Malpensa sia gli altri aeroporti nazionali vedranno un aumento delle frequenze settimanali verso destinazioni intercontinentali. Per Roma Fiumicino è previsto un incremento dell'offerta del 30% circa entro il 2018. Un dato esemplificativo, che però rende bene l'idea di come si svilupperà lo scalo romano. Lo stesso Milano Malpensa vedrà un incremento dell'offerta del 127% nelle frequenze settimanali verso destinazioni intercontinentali: nel complesso, l'offerta di voli Alitalia/Etihad dovrebbe vedere un aumento settimanale del 60% (sempre entro il 2018).

Alla fine l'Italia intera, e non solo Roma Fiumicino, sarebbe dunque meglio collegata alle destinazioni a lungo raggio.

### L'OCCUPAZIONE

Dal punto di vista del gestore aeroportuale probabilmente cambia poco avere un cliente europeo piuttosto che uno che utilizza dei voli intercontinentali, ma per il territorio l'impatto economico e occupazionale è estremamente differente.

Airport Council International è l'associazione che raggruppa la quasi totalità degli aeroporti a livello globale e ha condotto un'indagine che media e decisori pubblici non dovrebbero sottovalutare. Lo studio analizza quattro tipologie di aeroporti come creatori di occupazione e li classifica nel modo che segue.

Bassa Densità, cioè tra 350 e 600 posti di lavoro creati ogni milione di passeggeri trasportati (Mpt). Questi aeroporti non vantano alcuna base di grandi compagnie aeree, vantano però una forte presenza del traffico charter, di voli domestici o low cost. Ne sono esempio in Europa, Malaga, Ciampino o Cork.

Media Densità, ossia tra 600 e 900 posti di lavoro creati per Mpt. Sono gli aeroporti dove si svolge un traffico nazionale e dove alcune compagnie aeree hanno posto la loro base a fianco di presenze low cost. Esempi sono Londra Stansted o Luton.

Alta Densità, con 900 e 1200 nuovi occupati per Mpt, dove le maggiori compagnie aeree hanno posto la loro base e normalmente si tratta di hub internazionali. È l'esempio dei maggiori aeroporti europei come Charles de Gaulle o Amsterdam Schiphol.

Infine, Densità Molto Elevata: sono quegli aeroporti che creano più di 1200 nuovi posti di lavoro per Mpt e questo è possibile grazie alla presenza di centri per la manutenzione di aeromobili e della sede di una compagnia aerea. Ebbene, Roma Fiumicino ad oggi è sede della compagnia Alitalia che ha il suo centro di manutenzione e la sede principale.

Alitalia ha sviluppato a Fiumicino un sistema di «hub and spokes» e per tale motivazione è possibile stimare che l'aeroporto abbia un'occupazione ben superiore alle 1000 unità per milione di passeggeri trasportati.

La tabella relativa evidenzia come il cambio di destinazione dell'hub per fare spazio alle low cost porterebbe a una perdita di posti di lavoro diretti superiore a 9 mila unità, mentre la perdita dei posti indiretti potrebbe raggiungere quota 22 mila persone.

Nel complesso, senza considerare l'indotto, il territorio vedrebbe i licenziamenti di oltre 30 mila lavoratori.

#### PIANO PER IL TURISMO

Come detto, il Piano Alitalia-Etihad è centrato sul mercato a lungo raggio. Storicamente in Italia la domanda per i voli intercontinentali non è soddisfatta da voli diretti, poiché vi è un numero elevato di passeggeri che utilizza altri hub in Europa. Questa è la ragione per cui il piano va nella giusta direzione, secondo gli autori dello studio, e grazie al quale sarà possibile soddisfare più passeggeri che vogliono raggiungere l'Italia con voli diretti.

Secondo la Banca d'Italia, la stima della domanda potenziale di posti complessivi su voli intercontinentali con origine o destinazione Italia (per l'anno 2013) è di 8,6 milioni di persone la cui nazionalità è extra Ue. Questi 8,6 milioni di viaggiatori avrebbero generato una domanda potenziale massima di posti aerei su voli intercontinentali pari a 17,2 milioni (il doppio di 8,6 milioni considerando il volo di arrivo e quello di partenza). Ad essi vanno aggiunti i 6,4 milioni di italiani che hanno visitato altri continenti ed hanno prodotto una domanda di posti aerei su voli intercontinentali pari a 12,8 milioni. Sommando le due componenti si arriva a una domanda complessiva di posti su voli intercontinentali pari a 30 milioni. A fronte di tale domanda potenziale, i passeggeri che hanno effettivamente volato da e per l'Italia su voli intercontinentali diretti sono stati, secondo i dati Enac, solo 15,8 milioni. Gli altri 14,2 milioni sono arrivati in Italia o si sono recati in altri continenti usando voli che non hanno avuto l'Italia come origine o destinazione. Essi rappresentano la domanda aggiuntiva potenziale che la nuova Alitalia conta di soddisfare dopo le nozze con Etihad.