

Alitalia-Air France, divorzio dal 2017. Cassano scrive a de Juniac: partnership non vantaggiosa per la nostra compagnia.

ROMA Alitalia divorzia da Air France-Klm. La decisione era nell'aria da tempo, ma solo ieri è arrivata l'ufficialità. Dopo la lettera spedita dall'ad Silvano Cassano ad Alexandre de Juniac, numero uno dei francesi, con la quale la compagnia italiana, che ha "sposato" Etihad, ha spiegato che non rinnoverà la partnership con Parigi quando questa scadrà nel 2017. Uno strappo inevitabile dopo l'ingresso sulla scena degli arabi che, si ricorderà, hanno di fatto sostituito proprio Air France nel ruolo strategico di partner e socio industriale.

I DETTAGLI

Gli accordi, si spiega, disciplinano i servizi passeggeri gestiti dai tre vettori (Af, Klm e Alitalia) tra l'Italia e la Francia, il marketing, la vendita e la distribuzione dei servizi Cargo Belly di Alitalia gestiti da Air France-Klm. Intese - aggiunge la compagnia italiana - definite nel 2009-2010 in un contesto economico molto diverso e che sono state successivamente trasferite ad Alitalia Sai (la nuova compagnia a seguito del secondo salvataggio) nel gennaio del 2015, ma che ora non sono più sostenibili. Sul punto Silvano Cassano, amministratore delegato di Alitalia, è chiarissimo: «questi accordi ci tarpavano le ali, non sono più vantaggiosi sotto il profilo commerciale né sotto quello strategico per la nuova Alitalia e per il suo ambizioso piano di rilancio, anzi favoriscono solo la controparte». Di fatto, proprio il matrimonio con Etihad, con la scelta di puntare sul lungo raggio, è all'origine della fine della collaborazione. «Per lo sviluppo del nostro business abbiamo bisogno di accordi in grado di apportare uguali benefici a tutte le parti», ha spiegato Cassano. La priorità è riconquistare il mercato dei turisti in arrivo in Italia, servendo allo stesso tempo gli italiani in viaggio all'estero. Una strategia ben diversa da quella dei francesi che invece volevano sottrarre a Fiumicino il ruolo di hub per concentrare su Parigi il traffico passeggeri.

Tra i motivi della rottura anche la volontà di puntare forte sul cargo, sviluppando Malpensa. «Perché - ha detto l'ad - nel territorio del Nord Italia il traffico indotto nel cargo è molto elevato rispetto a quello dei passeggeri e quindi abbiamo dei progetti molto aggressivi di investimento». Del resto l'Italia è il secondo paese manifatturiero d'Europa e Malpensa, nei piani Alitalia, è un'ottima base per il Sud Europa soprattutto in accordo con la strategia di Etihad. L'obiettivo è di trasferire tutto il traffico tra Asia e Americhe. Cassano ha concluso che «Etihad fattura oltre 1 miliardo di dollari nel cargo, mentre Alitalia non ha potuto sviluppare il cargo perché è stato totalmente dato in outsourcing ad Air France». Resta da capire per quale ragione la sola iniziativa italiana nel settore, CargoItalia, venne a suo tempo boicottata anche da autorità italiane per favorire la concorrenza straniera.