

# I due progetti

## E il rilancio di Alitalia può costare oltre 6 miliardi (3 al Paese)

**S**i è parlato di una cordata Cdp-Fs-Poste, si è poi fatto marcia indietro (sarebbero aiuti di Stato). Sull'Alitalia che il governo vorrebbe pubblica le idee non sono chiare. Ma quanto costerebbe rilanciarla? Molto.

Fra i 2,5 (in tre anni) e i 6,5 miliardi (in cinque), secondo i piani (ipotetici e in evoluzione) che sarebbero allo studio di Lega e M5S. Il primo è «al minimo», il secondo più in grande. Soldi per rinnovare la flotta, essenzialmente: il vero problema. Chi vuole sborsare tanto?

Nel 2017, dicono i dati elaborati da Andrea Giuricin, professore all'Università Milano Bicocca, per *L'Economia del Corriere della Sera*, il load factor (la quota di riempimento) degli aerei Alitalia (79%) è stato il più basso nel confronto non solo con le low cost Ryanair (96%) e EasyJet (93%), ma anche con Air France Klm (87%) e la lag di British Airways Iberia (83%). La compagnia sconta anche un minore uso degli aerei di corto e medio raggio, rispetto alle low cost: fatto 100 l'indice di Alitalia, Ryanair tocca 120 e Easyjet 143. Nel complesso, sommando load factor e utilizzo aerei, se la «produttività» di Alitalia è a base 100 quella di Ryanair è 146 e quella di Easyjet è 169.

Certo, l'obiettivo per il 2018 di Alitalia è aumentare dell'8% le ore volate. E il confronto con le compagnie low cost non è ovviamente omogeneo, perché Alitalia non fa voli «punto a punto».

Ma è un fatto che l'ex compagnia di bandiera ha aerei poco efficienti e che non si muovono abbastanza.

Dei 41 aerei di proprietà solo sette sono di lungo raggio (26 in tutto, considerando anche i 77 in leasing). Mentre la domanda per i voli lunghi in Italia è alta. In entrambi i piani ipotizzati si punta sul lungo raggio con l'acquisto di aerei efficienti e in fibra, come i Boeing Dreamliner 787 (300 milioni di dollari l'uno, prezzo da listino) che consumano meno e possono essere

usati per più ore, perché richiedono meno manutenzione.

Il piano da 6,5 miliardi prevede una grande flotta a lungo raggio, con un investimento di 2,5 miliardi subito e almeno un miliardo all'anno in seguito. Il problema rimarrebbe la concorrenza delle low cost sull'hub di Fiumicino, che distruggono il sistema di hub & spoke (a «raggiera»: una base dove si concentra la maggior parte dei voli e altre che la «nutrono» con voli di trasporto sussidiario). È un piano «molto rischioso», per Giuricin. E comunque, se lo Stato volesse la maggioranza, «dove trova i tre miliardi di euro?».

Il secondo progetto, più soft, da almeno 2,5 miliardi in tre anni, potrebbe interessare di più ai privati. «Qui la crescita è più credibile, ma vi è la possibilità che lo Stato intervenga con soldi pubblici per 1,3 miliardi per il 51%».

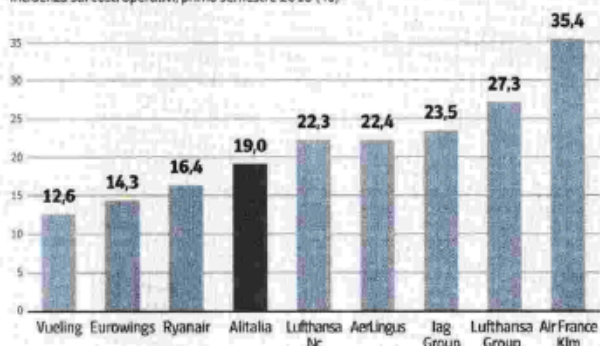
I commissari Luigi Gubitosi, Enrico Laghi e Stefano Paleari in 14 mesi di lavoro hanno tagliato i costi e portato efficienze anche sull'uso del carburante (da febbraio c'è la direzione Fuel Management). E nel gennaio-giugno sono aumentati passeggeri e ricavi. Inoltre il personale pesa ormai solo il 19% sui costi operativi, meno di Lufthansa (27,3%) ed Air France (35,4%), dice giuricin. Ma Alitalia ha perso 315 milioni nel primo semestre (l'azienda ritiene più significativo il dimezzamento delle perdite del margine operativo lordo) e deve fare i conti con un prestito ponte pubblico di 900 milioni, benché solo in parte utilizzato. I tempi stringono. Intanto American Express, che pure conferma la partnership, sta offrendo negli aeroporti una carta di credito alternativa e meno costosa della Millemiglia. Senza logo Alitalia.

**A. Pu.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Il costo del personale

Incidenza sui costi operativi, primo semestre 2018 (%)

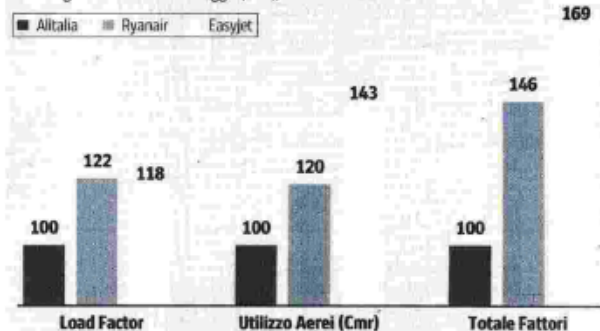


Fonte: Andrea Giuricin, Università Milano Bicocca, per *L'Economia del Corriere della Sera*

L'Espresso

### La produttività

Confronto con i concorrenti su tasso di riempimento (load factor) e uso degli aerei a corto medio raggio (Cmr), 100=valore base



Fonte: Andrea Giuricin, Università Milano Bicocca, per *L'Economia del Corriere della Sera*