

Alitalia, due settimane per salvarla Delta e Ryanair a caccia delle spoglie

Di Maio rassicura: «Lo Stato ci sarà e arriverà il rilancio». Ma i concorrenti puntano a scali e tratte

LUCIO CILLIS, ROMA

Solo quindici giorni per salvare Alitalia. Mentre la trattativa procede a ritmi lentissimi, a due settimane dalla scadenza della proroga concessa dai commissari, le compagnie aeree tradizionali, ma anche le low cost che dominano il nostro mercato, si stanno organizzando per dividersi le spoglie del vettore italiano e parte delle rotte rimaste orfane a causa del possibile fallimento o del ridimensionamento della società in amministrazione straordinaria. Anche se ieri il vicepremier, Luigi Di Maio, ha garantito che arriverà presto «il rilancio». «Credo – ha detto – che ci siano buone opportunità per chiudere un buon piano industriale e lo Stato dovrà esserci». Per il leader del Pd, Nicola Zingaretti, invece, «il governo ha abbandonato l'Alitalia al proprio destino».

Certo è che gli americani di Delta, con una mano partecipano (non molto) attivamente con Ferrovie, al dossier mettendo sul tavolo un misero 15% del capitale della newco Alitalia pari a 150 milioni di euro, il costo di un aereo di medio raggio; mentre con l'altra aggiustano i propri collegamenti tra scali italiani e Nord America come se Alitalia quasi non ci fosse. Anche Ryanair, dominatrice in Italia, si sta muovendo: ha già pronto un piano di crescita e per il 2019 e il 2020, con numeri che mettono all'angolo qualunque concorrente avesse voglia di entrare nel nostro mercato capace di sfiorare ormai i 200 milioni di passeggeri l'anno: per l'estate il gruppo irlandese ha

previsto oltre 450 collegamenti dei quali 75 nuovi o rinnovati dallo scorso anno, mentre per l'inverno ci sono più di 420 rotte di cui 55 nuove o estensioni della stagione 2018.

Insomma, i partner di Alitalia che, almeno nel caso di Delta, con Ferrovie cercano di mettere al riparo dal definitivo fallimento la compagnia con base principale a Fiumicino sembrano giocare su due tavoli ben distinti. «Alcuni di questi vettori – spiega uno studio dell'Associazione nazionale piloti – mentre dialogano con Fs-Alitalia per una eventuale partecipazione nella nuova newco, si stanno organizzando, complessivamente, forse senza una comune intesa se non in ambito Skyteam, per sostituire completamente gli operativi di Alitalia in vista di un suo definitivo default». L'obiettivo principale, secondo lo studio, «è e sarà ovviamente quello di non perdere o di recuperare sui loro voli intercontinentali di Francoforte, Parigi e Malpensa i passeggeri che non potrebbero più essere serviti da Alitalia da Roma Fiumicino». Alitalia infatti opera sul lungo raggio in code sharing da e per Roma, con voli «quasi tutti distribuiti e venduti con i codici e i marchi di alcuni vettori Skyteam, primi tra tutti Air France-Klm e Delta».

Quindi sarà per loro sufficiente la sostituzione di aerei e piloti per non avere alcun impatto commerciale negativo, visto che, tra l'altro, Skyteam, potrà tranquillamente chiedere tramite i due marchi Usa e franco-olandesi la sostituzione di ogni collegamento operato oggi da Alitalia. L'unico vero ri-

schio per il sistema Italia, è il traffico domestico, il cosiddetto «point to point», relativo ai passeggeri di Linate: «La abnorme chiusura per 3 mesi dello scalo milanese potrebbe non essere casuale».

Alitalia nel 2018 ha occupato una quota pari a circa il 18% di tutto il mercato italiano (nazionale + internazionale) e di circa l'8% del solo traffico internazionale. Quindi si tratta di una condizione di oggettiva difficoltà e progressiva marginalizzazione. Ryanair, ad esempio, morde quasi un terzo della torta complessiva nazionale con il 28%; easyJet tocca il 12%, Vueling il 4% e Lufthansa – altro marchio interessato a rilevare la ex compagnia di bandiera – il 3%. Secondo l'Anp, Alitalia «gode ormai di pochissime barriere all'ingresso di altri vettori sostanzialmente riconducibili a qualche restrizione su alcuni (pochi) bilaterali extra Ue ed il 60% degli slot dell'aeroporto di Linate, tutto il resto è stato nel tempo «regalato» dalla politica agli altri europei ed anche extraeuropei». Va ricordato che il mercato di medio raggio domestico e continentale è completamente liberalizzato ed anche il mercato di lungo raggio Italia-Usa è ormai aperto come conseguenza degli accordi Open Sky che consentono ad ogni aerolinea europea di volare in ogni punto degli Usa e ad ogni compagnia statunitense di volare in ogni punto dell'Europa.

Quindi la scomparsa di Alitalia o un suo ridimensionamento sarebbero ininfluenti su questa fetta importante di mercato Italia-Stati Uniti.