

Polo low cost Air France-Alitalia L'ipotesi di una compagnia che sfidi Ryanair e Easyjet

ROMA - Potrebbe essere la creazione di un forte vettore low-cost, il terzo nel mercato europeo dopo Ryanair e Easyjet, il primo passaggio della futura aggregazione tra Air France-Klm e Alitalia.

Venerdì, durante la presentazione dei conti 2012, il gruppo franco-olandese ha smentito che nell'immediato possa esserci qualsiasi operazione di acquisizione. E del resto i conti del colosso del trasporto aereo non sono dei migliori: la ristrutturazione ha pesato per 471 milioni sulle perdite (1,2 miliardi) e poi c'è l'ingente indebitamento: 6 miliardi. Ma nella conferenza stampa di commento ai dati economici, parlando delle prospettive del trasporto aereo, il «numero uno» del gruppo, Jean Cyril Spinetta, ha messo ancora una volta l'accento sulla necessità delle aggregazioni nell'attuale scenario di forte crisi.

Il problema al momento non è rappresentato dal lungo raggio, i cui risultati sono raddoppiati, ma piuttosto dal corto e dal medio: la rete intraeuropea. La stretta delle low cost ha azzerato i guadagni, al punto che le perdite sono salite da 700 a oltre 800 milioni. Air France-Klm nel 2012 ha già messo in campo una strategia riorganizzando il medio raggio su tre modalità: classica, regional con Transavia e low cost, con un nuovo vettore: Hop!.

Con una flotta di 98 aerei medio piccoli, una capacità di trasporto da 48 a 100 passeggeri e 3 mila dipendenti, la nuova compagnia aerea, nata dalla sintesi di tre altri vettori regionali (Brit Air, Regional and Airlinair) copre per ora 50 destinazioni domestiche oltre a alcune città europee come Barcellona, Bruxelles, Budapest, Dusseldorf, Ginevra, Vienna. Tra queste, anche sei mete italiane: Milano Malpensa, Roma, Venezia, Bologna, Firenze e Napoli. I biglietti sono acquistabili dal 15 febbraio per voli che saranno operati a partire dal primo maggio. L'obiettivo è il pareggio di esercizio entro il 2015. Tutto questo con tariffe (le più basse) da 55 euro a tratta, tasse incluse.

L'operazione assomiglia a quella messa in atto dalle altre grandi compagnie europee: Lufthansa che ha trasferito gran parte della sua rete europea alla low cost Germanwings, mantenendo per sé i soli voli che alimentano l'hub. Ma anche Iag, il gruppo che fa capo a British Airways che ha acquisito due low cost: Iberia Express e Vueling.

Air France-Klm con Hop! ha compiuto un primo passo verso un miglior presidio della rete europea. Ma per assicurare al nuovo vettore low cost una massa critica in grado di contrastare Ryanair o Easyjet, non basta. Di qui l'ipotesi di creare un polo più grande incorporando Air One, lo smart carrier di Alitalia.

Nella stagione estiva la compagnia che fu di Carlo Toto si muoverà su quattro basi: Milano Malpensa, Venezia, Pisa e Catania, 42 tratte e 31 destinazioni, di cui 16 nazionali e 15 internazionali, per un totale di più di 450 voli settimanali.

La prossima estate volerà ancora sulla Russia, aggiungendo a San Pietroburgo, Mosca, Rostov e Samara. I network di Air One e Hop! sono ancora limitati e perciò in grado di essere sviluppati in maniera complementare. In attesa dell'aggregazione.