

Chi, nel settembre scorso, aveva comprato un biglietto Alitalia (volo AZ 7558) per Cuba si è ritrovato nella situazione, a dire il vero strana e poco trasparente, di volare su un Airbus A-330 con livrea Eurofly, con equipaggio Meridiana Fly, e operato da Air Italy (volo I9 624).

Miracoli dell'arte di arrangiarsi tipicamente italiana? Può darsi, ma vista col senno di poi, alla luce degli avvenimenti della settimana scorsa e delle indiscrezioni di queste ultime 48 ore, la faccenda assume una luce diversa.

E' di ieri infatti la notizia (ancora da confermare) che Alitalia starebbe portando avanti le trattative per l'acquisto di Meridiana. La settimana scorsa invece, sempre Alitalia ha rivelato l'esistenza di due memorandum di intesa che hanno come oggetto l'integrazione di altrettante compagnie private operanti in Italia: Blue Panorama e WindJet.

In attesa di verificare quanto di vero ci sia dietro alle voci sulla fusione tra Alitalia e Meridiana, l'operazione "Blue Panorama-WindJet" non ha mancato di sollevare le perplessità di più di un addetto al settore, perché al di là delle ottimistiche dichiarazioni dei diretti interessati (che parlano di costituzione di un polo nazionale di assoluta eccellenza e si esercitano in ottimistici calcoli di nuove e potenti flotte) non si può fare a meno di porre l'attenzione su due fatti abbastanza evidenti.

Il primo è di carattere puramente finanziario: Blue Panorama e Wind Jet, assommando nell'ultimo anno perdite per oltre 250 milioni di euro, sono tecnicamente fallite, e appare arduo concepire che una compagnia come la "nuova" Alitalia, la quale pur avendo ereditato solo la parte buona di quella "vecchia" continua a rimandare di anno in anno il raggiungimento del sospirato pareggio di bilancio, possa trarre un qualche utile dal loro assorbimento.

In secondo luogo, anche lo sbandierato incremento degli aerei presenti in flotta non regge ad un approfondito esame. Si è detto (e scritto) che l'accordo consentirà la creazione di una compagnia forte di oltre 160 aerei, ma cosa c'è di vero dietro a questi numeri? Ebbene, se esaminiamo più da vicino la consistenza delle flotte delle due compagnie oggetto dell'assorbimento, ci accorgiamo che c'è qualcosa che non va.

Sulla carta, WindJet dispone di 12 tra Airbus A-319 e A-320 (dei quali uno non è però attualmente in condizioni di volare), che però appartengono a serie diverse (per motorizzazione, strumentazione ed allestimenti) da quelli di cui dispone Alitalia. La loro integrazione nella flotta Alitalia è quindi assai problematica e senz'altro laboriosa e costosa.

Ancora più difficile è l'assorbimento degli aerei di Blue Panorama, che ha una flotta tutta Boeing. Di questi, 4 sono dei B-767, aerei che Alitalia (ne ha ancora 5, e tutti vecchi) ha messo in *phase-out* (tradotto: se ne sta liberando), 6 sono B-737 delle superate serie 300 e 400, dei quali Alitalia (che li aveva ereditati dall'altrettanto tecnicamente fallita AirOne ai tempi della cordata patriottica) si è già liberata, e due B-757 il cui inserimento in una flotta già abbastanza

variegata porrebbe non pochi problemi.

Stando così le cose, è quanto meno eufemistico parlare di potenziamento della flotta.

E anche l'asserito aumento di personale verrebbe a scontrarsi con l'obbligo che, almeno sulla carta, dovrebbe costringere Alitalia a cercare i suoi nuovi piloti nel bacino degli oltre 800 lasciati a casa quando, due anni fa, la "nuova" CAI subentrò alla "vecchia" LAI". Senza contare che sia Blue Panorama che WindJet hanno un discreto serbatoio di piloti impiegati saltuariamente, e che la stessa Alitalia fa sempre più spesso ricorso ad assunzioni (o meglio, riassunzioni, visto che si tratta di piloti cassintegrati) a tempo determinato, mirate a coprire esigenze stagionali legate all'andamento dei flussi di traffico.

Insomma, l'impressione generale che se ne ricava è che Alitalia (ammesso che l'antitrust non ci trovi niente da ridire) stia provando ad acquisire un netto predominio sulle rotte interne, cercando al tempo stesso di operare una trasformazione verso il modello low-cost (e WindJet è appunto una low-cost), nel tentativo (il tempo dirà quanto fruttuoso, ma gli osservatori restano scettici) di contrastare la penetrazione di Ryanair e EasyJet.

In un ottica europea, invece, Alitalia tende a conservare il ruolo, peraltro confermato dalle tendenze degli ultimi mesi, di feederaggio dei grandi aeroporti continentali serviti dai potenti alleati Air France e KLM.

Per quello che riguarda il lungo raggio infine, pare che stia sempre più orientandosi su una politica di charterizzazione delle rotte intercontinentali (e in questo senso potrebbero tornare utili i diritti di traffico di Blue Panorama), abbandonando così le grandi destinazioni tradizionali, quelle che muovono il grande (e pagante) traffico d'affari, e limitandosi a servirle sulla carta, ma solo attraverso operazioni di code-sharing: in pratica, fa da biglietteria per le compagnie aderenti all'alleanza Sky Team.

Un po' poco, per una compagnia che, all'alba del 2009, ci era stata descritta come destinata a risollevarle le sorti del grande trasporto aereo "made in Italy".

*(1° febbraio 2012)*