

proceda civile  
 in S. Giovanni

# E ora vediamo chi VOLA PIÙ IN BASSO

**Alitalia rilancia AirOne con prezzi ridotti. E tutte le compagnie di bandiera sfidano le low cost**

DI GIANNI DEL VECCHIO  
 E STEFANO PITRELLI

**F**are un viaggio in aereo ormai è un po' come prendere la metropolitana: vuoi solo arrivare da un punto all'altro, e farlo il prima possibile. Al diavolo il mitico panino Alitalia o le hostess premurose. Con la crisi il passeggero s'è abituato a spendere poco e volare spartano: le low cost lo avevano intuito per prime. E finalmente lo hanno capito anche le storiche compagnie di bandiera. Che oggi cambiano strategia e invadono il campo dei decolli a basso costo, innescando la nuova battaglia dei cieli. Sebbene Alitalia abbia già siglato la sua dichiarazione di guerra qualche settimana fa: il giorno in cui si apriranno ufficialmente le ostilità è il 28 marzo. Da quella domenica, infatti, partiranno dall'aeroporto di Malpensa 14 nuove rotte, nazionali e internazionali, a prezzi limatissimi. Per sottrarre terreno a Ryanair e Easyjet, l'amministratore Rocco Sabelli ha deciso di far resuscitare AirOne: sarà il vec-

chio airone stilizzato a identificare i nuovi voli a basso prezzo. Perché è questo il mercato da aggredire: secondo il presidente degli aeroporti milanesi, Giuseppe Bonomi, il low cost oggi in Italia pesa per il 31 per cento, ma è destinato ad arrivare ai livelli di Germania (40 per cento) e Gran Bretagna (55). «Far concorrenza a O'Leary e agli altri è una scelta che prende atto di quello che è diventato il mercato di corto e medio raggio», spiega Andrea Stolfa, responsabile Network, marketing e revenue di Alitalia: «Il biglietto è diventato una commodity. Le persone non vogliono spendere tanto e i margini di guadagno sono ridotti all'osso. Quindi per essere competitivi bisogna offrire voli a prezzi contenuti». Finora il nuovo prodotto non è andato male: le 150 mila prenotazioni già incassate sembrano indicare ai manager di Roberto Colaninno che questa è la rotta, tanto che nel 2011 il network da Malpensa potrebbe crescere con altri dieci collegamenti.

Ma il binomio Malpensa-AirOne è solo la prima fase di una manovra a tenaglia che insidia il mercato delle low cost. La fase successiva sarà portar la sfida in casa loro. Cioè negli aeroportini. Stolfa illustra i dettagli del piano: creare una rete regionale, fatta di collegamenti fra alcune province (come Trieste, Crotone o Perugia) e le principali città (tipo Roma o Milano). Un attacco sul piano commerciale, ma forse anche su quello giudiziario. A Fiumicino non escludono eventuali ricorsi all'Antitrust contro una pratica che considerano «distorsiva della concorrenza»: il sostegno al marketing, sistema attraverso il quale spesso l'aeroporto paga la compagnia perché porti passeggeri. Ad Alghero, per esempio, l'entità di questi sussidi sta facendo litigare la Regione Sardegna (che gestisce lo scalo attraverso Sogeaal) e la compagnia irlandese, che nel frattempo ha tagliato sette rotte.

Dice l'assessore Lilianna Loretto: «A Ryanair nel 2008 sono stati pagati 3 milioni di euro, mentre per il 2009 la cifra ha toccato quota 6,4 milioni. Per il 2010 sono stati previsti 6,8 milioni, ma la società ne ha chiesti 5 in più». Stessi metodi anche per altri scali: «Oltre a quello sardo, gli altri che vanno a traino della compagnia di O'Leary sono Bergamo, Pisa e Trapani», nota Vito Riggio, presidente dell'Enac.

Ma prima che in Italia, già i cieli europei si sono fatti minacciosi per le low cost. Affamati dalla crisi, infatti, i giganti del cielo si buttano sul mercato di massa. E si capisce: la Iata, associazione delle compagnie, ha calcolato 9,4 miliardi di dollari di perdite l'anno scorso e ne prevede 2,8 quest'anno. Così Oltralpe, dopo anni di silenziosa indifferenza, Air France ha presentato una denuncia a Bruxelles contro il sistema degli aiuti. Secondo il gruppo aereo transalpino Ryanair avrebbe incassato ben 155 milioni di euro fra il 2000 e il 2008 da parte di 25 aeroporti e dagli enti locali che li gestiscono. British Airways, dal canto suo, ha messo online un "value calculator", una specie di calcolatrice che intende svelare il vero prezzo di una tratta low cost considerando tutti gli extra (dal supplemento bagaglio a quello per il pagamento tramite carta prepagata, fino alle sei sterline in più per un caffè).

Ancora più agguerriti i tedeschi di Lufthansa, che l'anno scorso hanno lanciato una serie di voli low price da Malpensa tramite la controllata italiana. Le compagnie di bandiera possono anche provare a imitarle, ma



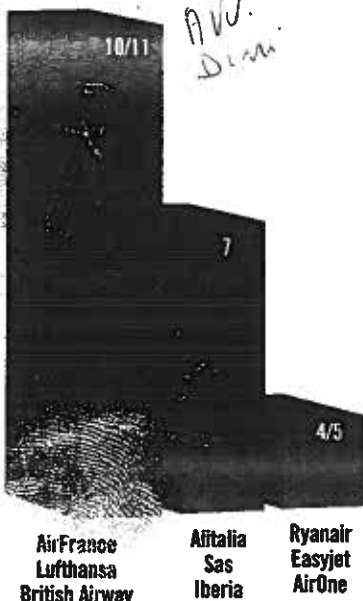
// Super Stefan / 100 linee Band auto  
Salvech



Hostess di Easyjet. In senso orario: imbarco su Ryanair, piloti in cabina e aerei Lufthansa a Malpensa

### Costi a confronto

Costo del sedile a chilometro, dati in centesimi di euro



Fonte: Elaborazioni "L'Espresso" su dati Alitalia

14 jet, facciamo il 30 per cento del mercato e con 5 milioni di passeggeri l'anno siamo il primo vettore. A noi non fanno paura. Loro invece rischiano, perché low cost non significa vendere biglietti a 40 euro. Chiunque può fare una promozione. Essere low cost vuol dire essere organizzati come una low cost». Ne è convinto anche Marco Ponti, docente di economia dei trasporti al Politecnico di Milano: «Sarà difficile per Alitalia

più passeggeri passeranno dalle loro tariffe alle nostre».

O a quelle dei treni. Sulla tratta Roma-Milano, ad esempio, le tre ore del Frecciarossa seducono il pendolare di lusso, aggiudicandosi da un anno all'altro picchi del 40 per cento in più in prima classe. In sostanza, in quel 28 per cento di passeggeri in più rispetto allo stesso periodo dell'anno passato, ci sono tanti posti in treno che una volta erano sedili Alitalia. «Grazie alla politica, Alitalia oggi è una compagnia sana con due principali macchine per fare soldi: l'hub romano e la tratta Linate-Fiumicino», spiega un analista del settore. Che aggiunge: «Le enormi risorse necessarie per questa sua metamorfosi, Alitalia le andrà a prendere da lì. Ma sono entrambe fonti esauribili: Parigi ruberà voli lunghi a Fiumicino, e la Milano-Roma già viene cannibalizzata da low cost e ferrovie». Ecco perché la compagnia di bandiera avrebbe «poco tempo, nove mesi, un anno al massimo, per vincere la sua scommessa. E ci riuscirà solo se sarà in grado di operare un cambiamento epocale».

Che la scommessa low cost di Alitalia paghi o no, però, vincenti ne usciranno probabilmente i passeggeri. «Le guerre fanno solo bene ai viaggiatori», conclude Ponti: «Se poi ripartiranno le liberalizzazioni degli slot, magari da noi sbarcherà la Singapore Airlines, una specie di Ryanair orientale mostruosamente efficiente. E per i passeggeri sarà una festa». ■

è difficile scalzare una low cost che ha già fatto il nido in un aeroporto. L'ha scoperto a sue spese proprio Lufthansa Italia, che ha cercato di sconfiggere EasyJet sulla rotta Malpensa-Fiumicino, ma ha fatto dietrofront. I tedeschi ora sognano di proporre un Linate-Roma a 49 euro, ma se li

paragonano a una low cost replicano un po' piccati: «Non siamo un vettore low cost perché diamo servizi migliori». Da Easy Jet ribattono: «Non significa bassa qualità, bensì un modello di business vincente: il fatto è che i nostri aerei sono più pieni del 25 per cento. Basta chiederlo ai passeggeri del Malpensa-Fiumicino».

Insomma, se Alitalia pensa di avere gioco facile si sbaglia. Perché il gioco l'hanno inventato loro: Ryanair e EasyJet. E, se tante altre low cost nel frattempo sono scomparse, loro sopravvivono. Forti del fatto che «la gente ci conosce, siamo un brand, a differenza di AirOne», rivendica Thomas Meister di EasyJet: «A Malpensa loro arrivano con cinque aerei. Noi abbiamo

riuscire a lavorare come una low cost. Richiederebbe innanzitutto relazioni industriali diverse da quelle che ha, ossia rapporti di lavoro più flessibili, in stile Ryan. Ma anche un'organizzazione tutta nuova, agile e improntata all'efficienza, in grado di far restare pochissimo gli aerei a terra». In più, ricorda, «O'Leary ha tanti di quei soldi che potrebbe stare in rosso per anni prima di iniziare ad avere problemi, dando molti dispiaceri alle compagnie di bandiera». Dubbi non ne hanno, negli uffici dublinesi delle Ryanair: «Alitalia e le altre rappresentano un modello fallimentare», sentenza Daniel de Carvalho, «che non ha alcuna speranza di stare al passo con le nostre offerte, perché hanno costi troppo alti. L'unica cosa che accadrà è che sempre

Diffido Sulla Pagine in internet

**Aeroporti.** Lo scalo bergamasco continua a crescere: +13,6% nel primo bimestre - Ora l'aerostazione milanese è a un passo

# Orio-Linate, prove di sorpasso

In palio c'è il terzo posto tra i terminal italiani - Il successo del modello Ryanair

Marco Morio  
MILANO

È il trionfo del modello low cost, che in modo dromontico si è proposto all'attenzione del trasporto aereo con i suoi standard fuori dagli schemi. È questo il segreto dello scalo bergamasco di Orio al Serio, che in base agli ultimi dati di Assaeroporti (periodo gennaio-febbraio 2010) è ormai a un'incollatura da Linate e potrebbe in tempi brevi, sorpassare il c-ly airport milanese e diventare così il terzo scalo italiano per traffico passeggeri. Nel primo bimestre dell'anno, dai gate di Orio sono transitati 1.018 milioni di passeggeri, il 3,6% in più rispetto allo stesso periodo del 2009. Linate

## IN VETTA

Guidano la classifica Fiumicino (4.487 milioni di passeggeri, in aumento del 10,3%) e Malpensa (2.537 milioni, +8,8%)

ha registrato 1,15 milioni di passeggeri, confermando in pratica il risultato del 2009 (+0,8%). I primi due posti della classifica restano saldamente in mano a Fiumicino (4.487 milioni di passeggeri, +10,3%) e Malpensa (2.537 milioni, +8,8%). Più in generale le rilevazioni di Assaeroporti confermano la ripresa del traffico passeggeri in atto nel paese (+9,7% nel primo bimestre), che è più accentuata rispetto al resto d'Europa.

## Il fenomeno Orio

Inaugurato nel 1997 come aeroporto militare, negli anni 70 fu aperto al traffico civile, ma solo negli ultimi anni Orio grazie alle compagnie low cost - segnata-mente a Ryanair - ha raggiunto l'attuale successo. Orio al Serio è già il primo scalo italiano per voli a basso costo). La società di gestio-

ne la Saeco, presieduta da Mario Ratti e controllata da una solida

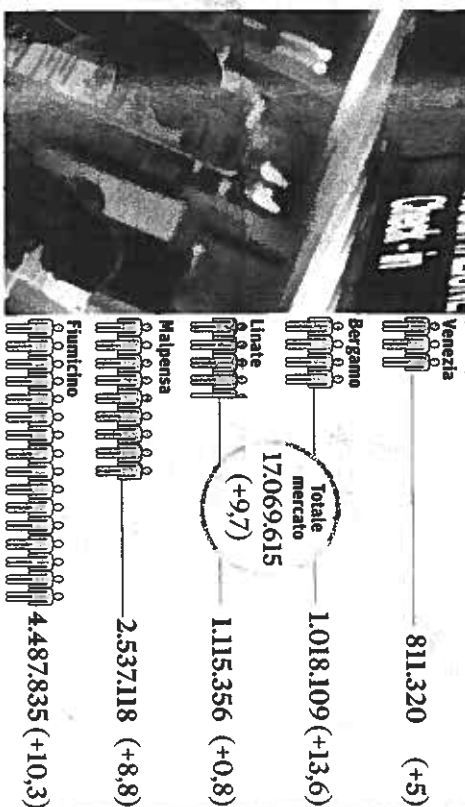
compagnie di azionisti bergamaschi: enti locali, Camera di commercio, banche e industriali. Azionista di minoranza è la Sea gestore di Linate e Malpensa, che nel 2009 ha ridotto la sua partecipazione in Saeco, passando dai 40,98 al 30,98% del capitale. Ed è proprio con Sea che la società bergamasca ha appena siglato un accordo di cooperazione industriale per esaltare le vocazioni e le caratteristiche delle aeroporthombardi Malpensa (voli a lungo raggio), Linate (point to point a breve e medio raggio) e Orio (low cost e charter). «La ripresa - aveva spiegato Ratti alla firma dell'accordo Sea-Saeco - produrrà ricche significative anche sulle attività aeroportuali. Pertanto siamo chiamati a valorizzare le infrastrutture, ragionando in termini di specificità e accantonando qualsiasi logica campanilistica». Da qui l'intesa con Milano, per la creazione di una piattaforma aeroportuale fondata sulla collaborazione e finalizzata alla definizione di un piano strategico comune.

I risultati del 2010, spiegano alla Saeco, «sono stati conseguiti in presenza di importanti lavori di adeguamento dell'area partenze dell'aerostazione, che non hanno causato disagi né impedito di confermare i livelli dell'attività operativa e la qualità dei servizi». L'intervento sul terminal ha comportato un investimento di 15 milioni interamente autofinanziato da Saeco. E per il prossimo futuro la novità si chiama Wind Jet: la compagnia low cost della famiglia Pulvirenti, proprietaria del Catania calcio, offrirà da fine maggio/inizio giugno collegamenti tra Orio e la Russia (Mosca e San Pietroburgo). L'obiettivo è avere quattro collegamenti settimanali con Mosca e due con la ex capitale degli zar.

## Scali in competizione

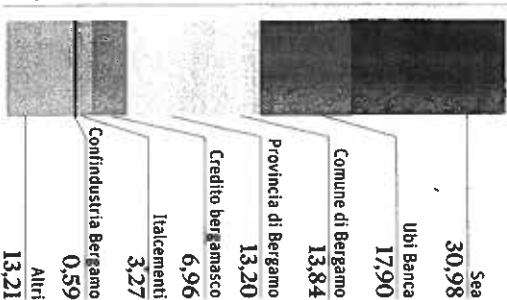
### LA CORSA DI ORIO

Traffico passeggeri - in unità: periodo gennaio-febbraio 2010 e variazione % sul 2009 nei principali scali nazionali



### GLI AZIONISTI DI SACCO

Composizione compagnie in %.



## Bonomi: 2010 ancora difficile ma iniziata azione di recupero L'utile Sea sale a 53,2 milioni

MILANO

Il gruppo Sea - in base al progetto di bilancio approvato ieri dal Cda - chiude il 2009 con ricavi per 581 milioni di euro (-8,4%) e un utile netto di 53,2 milioni in forte crescita rispetto agli 1,8 milioni del 2008. Lo annuncia una nota della società che gestisce gli scali aeroportuali di Malpensa e Linate, precisando che a fine anno l'indebitamento netto è sceso a 363,1 milioni di euro (nel 2008 402,5 milioni). In particolare, il risultato netto, viene spiegato, ha benefi-

ciato di una serie di operazioni straordinarie di valorizzazione di alcune partecipazioni. Al netto di questi fattori non ricorrenti l'utile netto è pari a 22 milioni di euro. Nel 2009 il gruppo ha ceduto una quota pari al 9% di Saeco, mantenendo comunque una partecipazione del 30,98% del capitale. Infine, ha concluso il progetto di AzA il 99% di Malpensa Energia salendo al 100% del capitale. Infine, ha concluso il progetto di cessione delle quote azionarie pari al 75% del capitale) di Malpensa Logistica Euro-

pacceduta ad Argol. Nonostante l'incertezza dello scenario macroeconomico, «i programmi di ristrutturazione e sviluppo intrapresi dal gruppo - spiega il presidente della Sea Giuseppe Bonomi - ci consentono di prevedere un'ulteriore possibile evoluzione positiva del risultato rispetto a quelli dell'esercizio precedente». Anche nei primi mesi del 2010, continua la nota, è proseguita la politica della Sea di ampliamento di rotte e frequenze. Con la stagione estiva saranno 175 i voli settimanali «incrementati», di cui 33 verso destinazioni già servite da Malpensa, 13 nuove e l'ingresso di altri vettori tra i quali spicca Cathay Pacific (volo diretto con Hong Kong).

Intanto, sul fronte Antitrust, l'Authority guidata da Antonio Carriacà segnala l'apertura di due istruttorie nei confronti di Adr (Roma) e Sea per abuso di posizione dominante nel mercato dell'accesso alle infrastrutture centralizzate dei rispettivi aeroporti. Le due istruttorie sono state deliberate dopo le sentenze del Tar che, il 22 settembre 2009, avevano annullato precedenti provvedimenti dell'Antitrust. **M. Mor.**