

di

## Giuseppe Pennisi

21 Novembre 2008



Non è una scelta di poco conto o da farsi principalmente in base a simpatie oppure a più o meno antiche consuetudini. Il dibattito sul partner con cui la Cai dovrebbe andare a nozze deve essere inquadrato nei più vasti problemi del futuro del trasporto aereo europeo ed internazionale. In sintesi, come già sottolineato su L'Occidentale, nei cieli dei prossimi anni si profilerà sempre più una doppia tipologia di concorrenza: su un piano, un numero limitato di “giganti” si confronterà sulle grandi rotte intercontinentali e su tratte interne (ai singoli Paesi) caratterizzate dalla clientela d'affari. Su un altro piano, le “low cost” serviranno principalmente quelle tipologie di turismo che possono programmare viaggi in anticipo (o all'ultimo minuto), che sono disponibili ad impegnarsi a date fisse di partenza e d'arrivo, che si curano essenzialmente dei servizi di base di trasporto e non di tutti gli ammenicoli che vengono con l'aereo. Unicamente, i “giganti” saranno in grado di avere una clientela diversificata, offrendo, per voli lunghi, vere e proprie cabine letto (come un tempo facevano le aerolinee argentine) ed avendo (nel medesimo aeromobile) classe business e classe economica con una gamma molto differenziata di servizi. La molla per questa trasformazione è, come sempre, il progresso tecnologico, unitamente all'aumento dei flussi di viaggiatori dalle esigenze ed abitudini più disparate.

La demarcazione tra “giganti” e “low cost” è netta. Non c'è posto per campioni nazionali o per compagnie di bandiera. Si possono macinare utili o perdite in ciascuna delle due categorie; cercare di porsi tra le due vuole dire restare al margine di ambedue i mercati. E' ciò che ha fatto per troppi anni l'Alitalia con gli esiti che tutti sappiamo e tocchiamo con mano. E' un po' la situazione del giovanotto che corteggiando parallelamente due fanciulle non solo non ne sposa nessuna ma va in bianco con tutte e due. E', quindi, questo uno dei campi in cui la Cai deve dare prova di maggiore discontinuità rispetto al passato.

Gli esperti non sono unanimi sul numero di “giganti” che potrà permettersi l'Europa nel contesto mondiale dell'aviazione civile. Tuttavia, le differenze sono meno profonde di quanto non sembri. I “falchi” affermano che ne potremmo avere due. Le “colombe” parlano di quattro. Dato che British Airways e Iberia hanno già fatto una scelta (coniugandosi con American Airlines), le strade di fronte alla Cai erano essenzialmente tre: a) cercare di essere la cerniera per una grande alleanza dell'Europa continentale (alleandosi contemporaneamente sia con AirFrance-Klm sia con Lufthansa); b) sposarsi con AirFrance-Klm (con cui ha avuto un lungo, anche se un po' burrascoso, fidanzamento); c) andare a nozze con il rivale di AirFrance-Klm, Lufthansa. Per un matrimonio, come per ballare il tango, occorre essere in due (pur se in certe parti del mondo se ne ammettono anche a tre). Il letto a tre piazze delineato in a) sarebbe stata una soluzione

innovativa e rivolta al futuro ma non pare che AirFrance-Klm e Lufthansa siano pronte. Non soltanto per questione di pruderie.

Allora, la Cai non è in posizione di “scegliere di non scegliere” come la Contessa Maddalena nel “Capriccio” di Richard Strauss (la cui prima a Monaco il 28 ottobre 1942 fu piena di significato non tanto perché la vedovella andava sotto le lenzuola con due giovanotti per l’eloquenza, in quella contingenza storico-politica, della “non scelta”). Per la Contessa Maddalena, la scelta implicava se scegliere il bel poeta od il bel compositor (i due contendenti del suo materasso). Per la Cai, AirFrance-Klm oppure Lufthansa implicano due strategie molto differenti.

AirFrance-Klm è stata per anni associata con Alitalia in Sky Team; esiste una forte consuetudine a lavorare insieme, al code-sharing delle rotte, a servizi in comune. Si andrebbe sul consolidato. AirFrance-Klm ha però un unico “maxi-hub” – a Parigi - ed un midi-hub a Amsterdam. Un matrimonio tra Cai e AirFrance-Klm farebbe diventare Fiumicino il “mini-hub” per il medio Oriente, l’Africa e le rotte meridionali verso l’Estremo Oriente. Nozze con Lufthansa vorrebbe dire sposarsi chi è alla ricerca di un terzo grande “hub” (con Francoforte e Monaco- ed il “midihub” di Berlino-Tegel) e pensa di averlo trovato a Malpensa. Gli “hub” sono la punta di un iceberg di politica della navigazione aerea. Ed è l’intero iceberg che la Cai sta valutando in questi giorni.