L'ITALIA ED IL SUO RAPPORTO CONFLITTUALE CON IL TRAFFICO AEREO

'VOGLIONO VENIRE MA NON LI ANDIAMO A PRENDERE'

di Ca. Ama.

I trend di ripresa del traffico aereo costantemente elaborati dall'ente EUROCONTROL dipingono un quadro meno incoraggiante di quello atteso a partire dal secondo trimestre dell'anno 2021.

In un clima di generico pessimismo per la ripresa della winter 2020- 21, i principali player europei puntano ad una progressiva e decisa inversione di tendenza pur in assenza di soluzioni tangibili alla pandemia, e sperano in una rinnovata "fiducia" dei viaggiatori che potrebbe essere sostenuta dall'opportunità di predisporre test COVID nella fase pre-volo

È strategico analizzare la situazione dei cieli italiani, dove i dati prima del fenomeno COVID prevedevano un traffico, in incremento, parlando di 200 milioni di passeggeri per anno.

Il riassetto del traffico aereo italiano dovrebbe passare, secondo le ripetute ridondanti dichiarazioni della Politica, attraverso il riposizionamento di Alitalia, sostenuta da un nuovo piano aeroporti e regole sulla concorrenza.

Ma i conti non tornano.

Secondo le analisi del traffico attuale e quello pre pandemia , la tipologia di bisogno di mobilità del paese e le linee di piano Alitalia già tracciate dai vertici incaricati in una recente audizione parlamentare, Alitalia verrebbe rilanciata con piano quinquennale , poco più di 100 aerei a regime secondo la logica hub and spoke (passeggeri che muovono sempre e comunque verso l'hub, che rimarrebbe Roma Fiumicino) con focalizzazione sul LR.

Obiettivo 25 - 30 milioni di passeggeri: stime decisamente ottimistiche.

La necessità attuali dei territori rimane quella di essere connessi anche alla luce del fatto che il mastodontico piano infrastrutturale nazionale annunciato più volte avrà i suoi effetti in non meno di dieci anni.

Tale necessità è confermata dal fatto che VOLOTEA, vettore spagnolo basato in Italia, nel periodo estivo ha trasportato sostanzialmente i passeggeri del vettore di bandiera con logiche industriali opposte, ovvero collegando i cosiddetti aeroporti di secondo livello.

A ciò si aggiunge il fatto che il traffico europeo, recentemente per nulla presenziato da Alitalia (percentuali fra il 5 ed il 10 %), è confermato ad appannaggio di quei vettori, sia Major che Low Fare, che hanno deciso di credere sulle potenzialità italiane di ripresa (British e Lufthansa hanno per assurdo confermato / reintrodotto collegamenti anche per la winter alle porte).

"VOLOTEA, vettore spagnolo basato in Italia, nel periodo estivo ha trasportato sostanzialmente i passeggeri del vettore di bandiera con logiche industriali opposte, ovvero collegando i cosiddetti aeroporti di secondo livello "

I Vettori fino a ieri leader per numeri in Italia (RyanAir e Easyjet) hanno annunciato ripetutamente riduzioni e ripensamento sulla mission italiana lamentando l'assenza di sostegno al pari della nascenda Nuova Alitalia.

Come si comporteranno ad invarianza di regole o nel caso in cui una diversa redistribuzione degli aeroporti, non concordata, non incroci le loro politiche industriali?

La domanda quindi è: chi trasporterà i 170 milioni di passeggeri che il paese presto ritornerà ad offrire?

Alitalia pare essersi chiamata fuori prima di nascere, le low fares confermeranno i propri impegni solo al verificarsi di specifiche condizioni.

Per un'idea organica di trasporti nel paese si ritiene necessario un coinvolgimento corale di chi già opera a regole date: le prove di forza, senza immediate tangibili alternative, rischiano di isolare il paese nel momento meno opportuno.

Once a Week
rubrica