Alitalia-Etihad: il tesoretto del lungo raggio

Dall’arrocco sulla **Milano-Roma** della gestione **Cai**, assolutamente insufficiente per tenere a posto i conti soprattutto con il boom dell’alta velocità, a un vettore a gestione **Etihad** che punta sul lungo raggio. E non solo perché il vettore emiratino è specializzato in questa tipologia di voli, con oltre due/terzi della sua flotta composta da aeromobili long haul. In Europa infatti solo le compagnie low cost macinano utili sul corto medio raggio e la miopia dei capitani coraggiosi di berlusconiana memoria, adagiati appunto sul monopolio Milano-Roma, non l’avevano compreso appieno. Così anche la flotta del vettore, legato a ordini fatti precedentemente anche da **AirOne**, “salvata” proprio da questa operazione, ha continuato a crescere soprattutto in questo segmento, perdente, di mercato Ma, secondo anche uno studio dell’esperto di aviazione **Andrea Guiricin**, dei 16 milioni di passeggeri che nel 2013 hanno volato intercontinentale da e per l’Italia, solo la metà lo hanno fatto direttamente, facendo mancare al settore dell’aviazione civile tricolore ben 7/8 miliardi di euro. Ecco la missione di Etihad: recuperare questo tesoretto. Perché è vero che sono circa 100 milioni i passeggeri che hanno volato da e per il nostro paese in Europa, ma questo traffico vale non più della metà della torta se si tengono conto i km volati per passeggero e il loro revenue. I passeggeri lungo raggio nel nostro paese, 8,6 milioni di stranieri e 6,4 milioni di italiani, hanno generato voli diretti per 15,8 milioni, con 14, 2 milioni di voli passati dagli hub europei. Comprensibile quindi la “guerra” che compagnie come **Lufthansa, British Airways** o la stessa **Air France**, socia, ormai di minoranza, del nostro vettore, si siano strenuamente opposti all’arrivo di Etihad. Ma ormai il dado è tratto. Vedremo se gli Emiri faranno meglio dei Capitani.