

Questo sito o gli strumenti terzi da questo utilizzati si avvalgono di cookie necessari al funzionamento ed utili alle finalità illustrate nella cookie policy. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie, consulta la [cookie policy](#).

Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina, cliccando su un link o proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.

FACT-CHECKING

## Alitalia è davvero indispensabile?

03.05.17

Lorenzo Borga, Gabriele Guzzi e Mariasole Lisciandro

◀ 396

◀ 33

23 Commenti

### Le parole del ministro Calenda

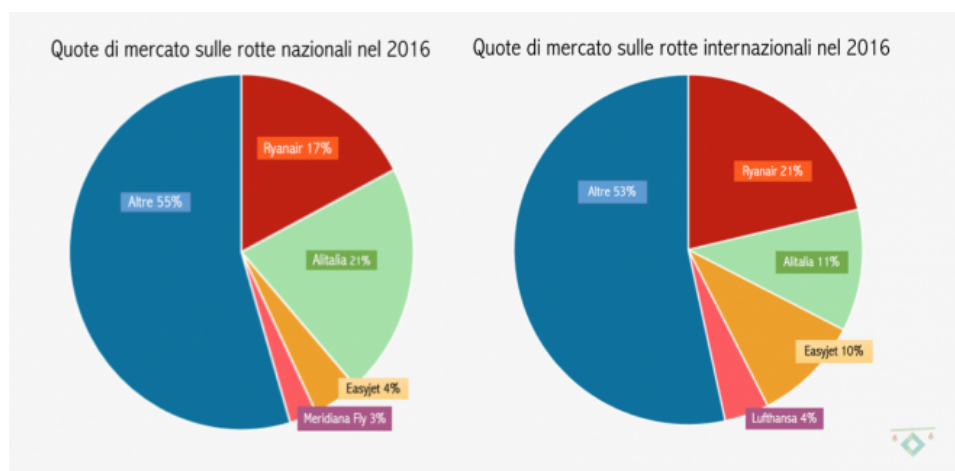
Nelle ultime settimane, Alitalia è tornata prepotentemente al centro del dibattito politico, per via delle (ennesime) difficoltà finanziarie e il successivo rifiuto del piano industriale proposto dagli azionisti. Le ultime notizie sono il prestito ponte di 600 milioni concesso dal governo e la nomina dei tre commissari: Luigi Gubitosi, Enrico Laghi e Stefano Paleari.

Su un possibile fallimento dell'ex compagnia di bandiera, il ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda [nel corso de L'Intervista su SkyTg24](#) ha dichiarato: "Non si può far fallire dalla mattina alla sera per una ragione molto semplice: perché non avremmo più collegamenti aerei con una parte significativa del paese. Da domani non ci sarebbero più collegamenti per moltissime delle destinazioni italiane, Alitalia oggi ha una quota molto rilevante del traffico, e non ci sarebbero subito altre aziende pronte a prenderlo. O meglio ci sarebbe un periodo in cui questi collegamenti sarebbero staccati".

### Dove vola Alitalia

Proviamo a valutare l'accuratezza della dichiarazione del ministro, grazie ai [dati forniti dall'Ente nazionale per l'aviazione civile \(Enac\)](#). Per cominciare, qualche numero assoluto: in Italia nel 2016 sono stati acquistati poco più di 164 milioni di biglietti aerei, di cui 60 milioni sulle rotte nazionali e 104 da e verso l'estero; una crescita notevole e costante, rispetto ai 90 milioni di passeggeri complessivi del 2001. Nel 2016 la quota di mercato di Alitalia in termini di passeggeri trasportati si attesta al 21 per cento sulle rotte nazionali, mercato di cui è ancora leader, e all'11 per cento sulle rotte internazionali. Ryanair detiene il 17 per cento sul mercato nazionale e il 21 sulle rotte da e per l'estero, dopo il sorpasso avvenuto nel 2014 proprio ai danni di Alitalia. In cima al podio del mercato aereo complessivo si posiziona la compagnia irlandese, con la sua quota del 20 per cento, seguita da Alitalia (14 per cento) e Easyjet (10 per cento). La compagnia di proprietà di Eithad dunque – seppur rimanendo il secondo vettore aereo – detiene ormai poco più di un sesto del mercato italiano complessivo.

Figura 1



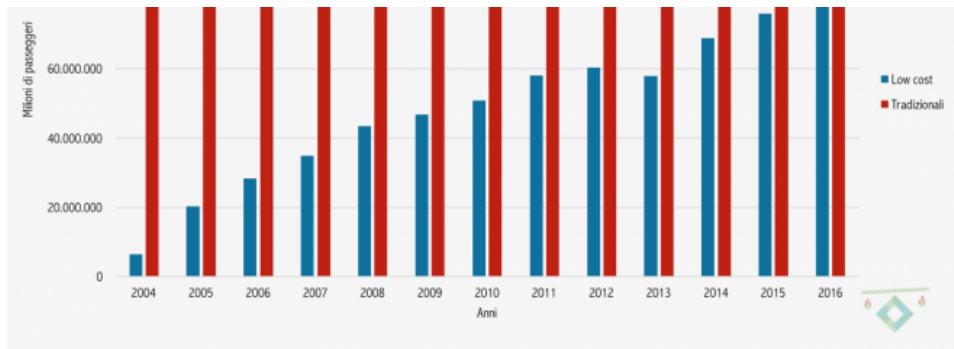
Fonte: Enac

Se si guarda al 1997 – primo anno di piena liberalizzazione del trasporto aereo – si notano differenze sostanziali: [secondo Ugo Arrigo che riporta dati Enac](#), Alitalia trasportava allora il 75 per cento dei passeggeri sul mercato italiano e circa un terzo di coloro che viaggiavano su rotte internazionali.

Un trend che è comune – seppur non in modo tanto netto – all'intero traffico aereo commerciale italiano, se è vero che nel 2004 i vettori low cost detenevano solo il 6,2 per cento del mercato, mentre oggi sfidano la supremazia dei vettori tradizionali e sono destinati a superarli (come già hanno fatto sulle sole rotte internazionali).

Questo sito o gli strumenti terzi da questo utilizzati si avvalgono di cookie necessari al funzionamento ed utili alle finalità illustrate nella cookie policy. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie, consulta la [cookie policy](#).

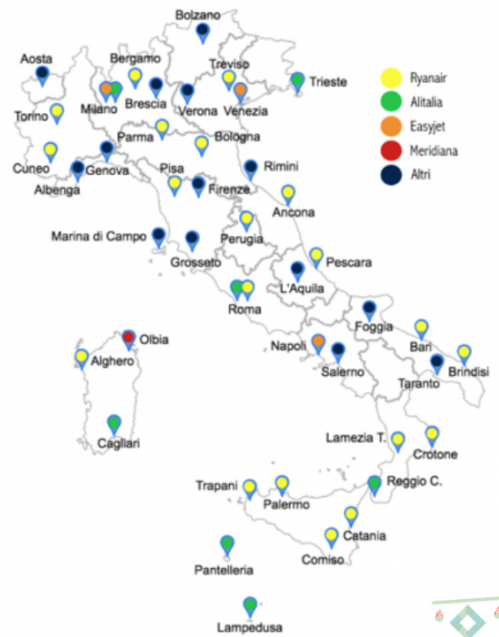
Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina, cliccando su un link o proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.



Fonte: Enac

Un eventuale fallimento di Alitalia sembrerebbe non precludere quindi il raggiungimento di alcune regioni italiane, come invece paventato da Calenda. Infatti, sui 42 aeroporti commerciali italiani quasi la metà è caratterizzata dalla predominanza di Ryanair e soltanto 8 – tra cui spiccano tuttavia Milano Linate e Roma Fiumicino – vedono Alitalia come proprio vettore di riferimento. Nemmeno le regioni del Sud e le isole (se non probabilmente le piccole Pantelleria e Lampedusa) rimarrebbero isolate, dal momento che sono soltanto quattro gli aeroporti dominati da Alitalia che si trovano in quelle regioni. Per di più, Ryanair è il vettore principale di tutti gli aeroporti dell'isola più popolosa, la Sicilia.

Figura 3



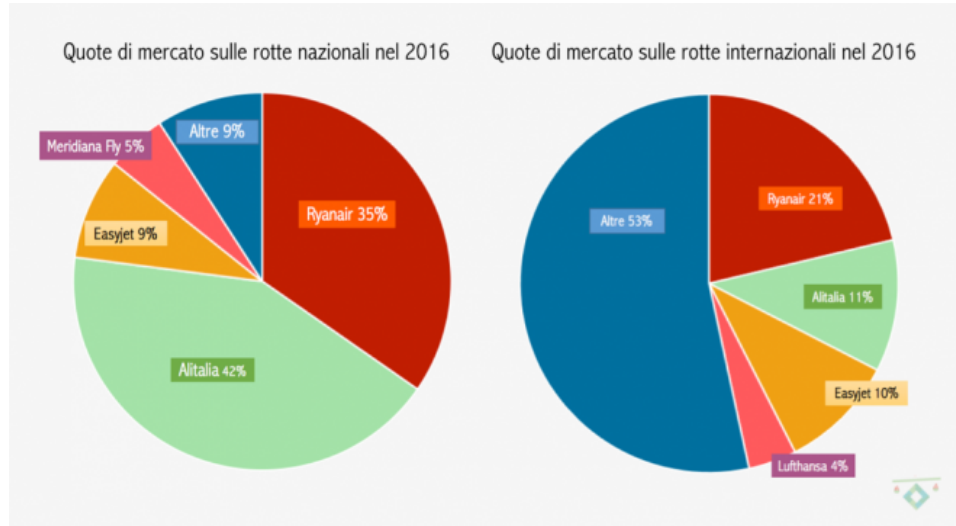
Fonte: Enac

Se per buona parte del secolo scorso, Alitalia ha goduto di un ruolo da sostanziale monopolista pubblico, oggi i passeggeri italiani e stranieri non rischierebbero di subire eccessivi disagi dal fallimento di Alitalia, grazie al mercato del trasporto aereo altamente concorrenziale e alla distribuzione non polarizzata tra Nord e Sud delle rotte Alitalia più diffuse. Sarebbe certamente necessario un periodo di assestamento perché gli altri vettori coprano la quota di passeggeri lasciati a terra, durante il quale tuttavia non sembrano esserci le condizioni per l'isolamento di intere aree del paese, né di singole destinazioni. Perciò la dichiarazione di Carlo Calenda è **PARZIALMENTE FALSA**.

**CORREZIONE (09/05/2017):** Correggiamo il fact-checking avendo riconsiderato la definizione dei dati forniti da Enac. L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile infatti elabora i propri dati sul traffico di passeggeri nel territorio nazionale considerando l'intero traffico aeroportuale. La metodologia è la seguente: "Un passeggero che usufruisce di un collegamento nazionale dà luogo a una unità-passeggero in partenza nello scalo di origine e di una unità-passeggero in arrivo in quello di destinazione. [...] Ne consegue che il traffico globale registrato negli scali

Questo sito o gli strumenti terzi da questo utilizzati si avvalgono di cookie necessari al funzionamento ed utili alle finalità illustrate nella cookie policy. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie, consulta la [cookie policy](#).

Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina, cliccando su un link o proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.



Ci scusiamo con i lettori per l'errore. Che tuttavia non cambia il numero di passeggeri oggi serviti da Alitalia sul mercato nazionale (12,8 milioni) né la sostanza del problema: se nel breve periodo è difficile rimpiazzare i voli Alitalia, nel più lungo termine gli slot lasciati eventualmente liberi **possono essere occupati da altre compagnie**, come avvenuto in passato. La transizione sarà forse più complessa, ma non per questo meno necessaria.

Carlo Calenda su Twitter in risposta a questo intervento:

**Carlo Calenda** @CarloCalenda

3 May

Tesi debole. Regioni connesse da compagnie che viaggiano con un load factor che non consente di rimpiazzare Alitalia dalla mattina alla sera [twitter.com/MicAntonini/st...](https://twitter.com/MicAntonini/st...)

**lavoce.info**

@lavoceinfo

Segui

@CarloCalenda Grazie della risposta! Ecco la spiegazione riguardo ad #Alitalia e la nostra fact-checking policy: [lavoce.info/fact-checking-...](https://lavoce.info/fact-checking-...) [pic.twitter.com/yva11j4JJU](https://pic.twitter.com/yva11j4JJU)

17:24 - 3 May 2017

Come specificato nel fact-checking, non dubitiamo della necessità di un periodo di assestamento per assorbire il 14 per cento del mercato coperto da Alitalia, in caso di un suo fallimento. Tuttavia, sulla base dei dati Enac escludiamo la completa assenza di "collegamenti aerei con una parte significativa del paese". Proprio per questo abbiamo valutato la dichiarazione soltanto **parzialmente falsa** e non come **bufala**.

2
1

Ecco **come facciamo il fact-checking**.

◀ 396

◀ 33

23 Commenti

Stampa

In questo articolo si parla di: [alitalia](#), [Calenda](#), [crisi Alitalia](#), [fact checking](#)

Questo sito o gli strumenti terzi da questo utilizzati si avvalgono di cookie necessari al funzionamento ed utili alle finalità illustrate nella cookie policy. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie, consulta la [cookie policy](#).

Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina, cliccando su un link o proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.



[Altri articoli di Lorenzo Borga](#)

GABRIELE GUZZI



Gabriele Guzzi si laurea con lode alla Luiss, ed è attualmente studente del Msc in Economic and Social Sciences dell'Università Bocconi. E' presidente di Rethinking Economics Bocconi, e Research Assistant presso lavoce.info.

[Altri articoli di Gabriele Guzzi](#)

MARIASOLE LISCIANDRO



Laureata in Economia, Finanza e Mercati Internazionali presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano. Ha conseguito il Master in giornalismo presso la Business School del Sole 24 Ore. Editor e research assistant presso lavoce.info.

[Altri articoli di Mariasole Lisciandro](#)