*Aviation Industry News*

**CAPOLINEA PER AIR MALTA, AVVIO DI “KM Malta Airlines”**

Il primo aprile deve avere un significato particolare per i maltesi. In quel giorno dell’anno 1974 avevano preso il via i voli di Air Malta e quest’anno primo aprile 2024 è decollato il nuovo vettore che si sostituisce alla Air Malta, quest’ultima ha infatti cessato le operazioni sabato 30 marzo. L'ultimo volo è stato il KM 103, partito dall'aeroporto londinese di Heathrow alle 20:30 e atterrato all'aeroporto maltese di Luqa per l'ultima volta alle 00:40 della domenica di Pasqua, ponendo fine a oltre 50 anni di servizi per la nazione insulare.

Salutiamo quindi Air Malta e diamo il benvenuto al nuovo vettore che la sostituisce la “KM Malta Airlines” la quale avrà quale *callsign* “skynight”.

La nuova denominazione è un richiamo al suo predecessore che aveva quale codice Iata di prenotazione il biletterale "KM". Secondo notizie diffuse dai media maltesi la nuova compagnia aerea è nata dopo che la [Commissione europea](https://timesofmalta.com/article/new-airline-replacing-air-malta-fly-march-31.1058754) ha rifiutato di accettare la richiesta del governo di nuovi finanziamenti statali per Air Malta. In effetti già lo scorso anno, il 18 Aprile 2023, il Chairman della compagnia David Curmi aveva annunciato che la Commissione europea aveva rifiutato la concessione dell’importo di 290 milioni di euro nelle casse della compagnia e pertanto possiamo dire che la chiusura era già nell’aria.

Il trapasso non è stato esente da polemiche:

*“Nel frattempo, in una dichiarazione, il Partito Nazionalista ha anche espresso la sua gratitudine a tutto il personale che ha lavorato negli anni con Air Malta e ha contribuito al settore turistico.*

*"Per molti anni, negli ultimi 50 anni, sono stati gli aerei di Air Malta a portare il maggior numero di turisti nel nostro Paese", ha dichiarato il ministro ombra del Turismo Mario de Marco.*

*"Mentre il Partito Nazionalista augura un futuro felice e prosperità alla nuova compagnia aerea KM Malta, ci auguriamo anche che il governo laburista non ripeta gli stessi errori che hanno portato al fallimento della nostra compagnia aerea nazionale".* (1)

Da quel che è dato per il momento sapere, il nuovo vettore è destinato a seguire le orme di una delle due più quotate aerolinee low cost europee, la easyJet. Probabilmente si è preferito far cenno alla compagnia britannica anziché a Ryanair dal momento che questa sull’isola opera già con la sua controllata “Malta Air” codice Iata “AL” *callsign* Blue Med (2) la quale al 31 marzo 2023 aveva una flotta a lei assegnata di ben 161 Boeing 737.

Sul campo commerciale la tariffa più semplice del vettore, denominata "Economy Basic", eliminerà la franchigia di 10 kg per il bagaglio a mano che era invece offerta da tutte le tariffe economy di [Air Malta](https://simpleflying.com/tag/air-malta/), consentendo ai passeggeri di trasportare un solo bagaglio, come uno zaino o una borsa, del peso massimo di 2 kg. Questo è simile alla tariffa economy più semplice del [vettore low-cost](https://simpleflying.com/tag/low-cost-carrier/) easyJet, che consente ai passeggeri di portare un solo bagaglio, anche se easyJet ne consente fino a 15 kg.

Il livello successivo - Economy Value - consente di trasportare un bagaglio piccolo e un bagaglio registrato fino a 10 kg, ma non prevede alcuna franchigia per il bagaglio a mano. Solo gli ultimi due livelli - Economy Plus ed Economy Flex - consentono il bagaglio a mano (fino a 10 kg), oltre a una borsa piccola e 20 kg di bagaglio registrato.

KM [Malta](https://simpleflying.com/tag/malta/) ha già ottenuto il certificato di operatore aereo (COA) e ha [fornito maggiori dettagli sulla sua rete e sui piani della flotta](https://simpleflying.com/km-malta-airlines-aoc-first-routes/), oltre a lanciare la vendita dei biglietti. Il vettore servirà 17 destinazioni in tutta Europa e volerà con una flotta iniziale di otto Airbus A320neo.

Apprendendo di una nuova compagnia in sostituzione di altra che scompare è inevitabile pensare immediatamente ad Alitalia, anch’essa compagnia di bandiera per molti decenni la quale malgrado i ripetuti finanziamenti ottenuti, ha dovuto alla fine chiudere i battenti nel 2021 quando è stata rilevata dalla nuova ITA Airways, finanziata dallo Stato.

Due esempi di chiusure che hanno riguardato indubbiamente vettori molto differenti fra loro, basti pensare che Alitalia era arrivata ad operare nei cinque continenti, mentre Air Malta non era mai andata oltre i collegamenti a medio raggio europei. Entrambi ora, sotto nuova immagine e nuova denominazione, si sono rimessi sul mercato ma anche qui notiamo una differenza. Non ci risulta infatti che Air Malta sia alla ricerca di un partner, cosa invece che per Ita Airways sembra essere un fattore imprescindibile per assicurarne il futuro.

1. Times Malta, 30 Marzo 2024, “After 50 years of flying , Air Malta ceases operations”
2. La controllata di Ryanair era stata annunciata nel 2019 ed oggi fa parte del Gruppo Ryanair insieme a Buzz, Lauda, Ryanair e Ryanair Uk.

*02/04/2024*

***www.Aviation-Industry-News.com***

*Newsletter emesse nel 2024:*

*•L’Europa e i suoi megagruppi 2 gennaio*

*•Il pricing dei biglietti aerei e l’oligopolio 21 gennaio*

*•Posta via aerea, un primato italiano nel mondo 24 gennaio*

*•Intrighi e misteri nei cieli d’Europa 26 gennaio*

*•Commissione UE e ritardi 21 febbraio*

*•Sui tagli di rotte imposti dalla UE 22 febbraio*

*•Compagnie low cost, un mondo a parte 5 marzo*

*•USAfrica Airways 10 marzo*

*•Come la IAG ha superato il nodo Brexit 12 marzo*

*•Egg-surcharge 19 marzo*

*•Volare in Europa, oggi 24 marzo*

*•Toh, i risultati di Ita Airways nel 2023 29 marzo*

***Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l’aviazione commerciale italiana:***

****

[***info@ibneditore.it***](mailto:info@ibneditore.it)

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l’aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l’apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall’aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l’aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

*“Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive.”*

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L’ABBONAMENTO E’ COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO’ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: [antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)