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

**LA MALEDIZIONE DELLE COMPAGNIE AEREE ITALIANE**

In Italia alle spalle di Alitalia c’era una volta un vettore chiamato Air One ingloriosamente fatto confluire in una compagnia in crisi annunciando la nascita -mai avvenuta- di una nuove fenice. Fatto fuori uno, dietro Air One, nelle graduatorie vi era un altro vettore tricolore originante da Meridiana: Air Italy. Anche quest’ultima compagnia , come sappiamo, è attualmente in crisi: che una maledizione penda sulle compagnie tricolori? Eppure come abbiamo sempre sentito dire, l’Italia è uno dei più grandi paesi produttori di turismo e come tale le sue compagnie aeree dovrebbero godere di ottima salute.

Di Alitalia se ne parla ogni giorno e più o meno tutti conosciamo i suoi problemi, ma perché anche Air Italy è finita in crisi?

Forse un modo efficace modi per definire la poco edificante vicenda Air Italy è quello di **una compagnia aerea che si trova a vivere all’ombra dell’eterno “più grande” problema di Alitalia**. Deve essere ben deprimente per i 1.500 lavoratori di questo vettore sentirsi trattati come dipendenti di “serie B” nei confronti degli 11.000 dipendenti di Alitalia.

Qualcuno di recente trattando di Air Italy ha voluto vedere una sorta di intrigo internazionale, giocato sulla pelle dei sardi. L’intrigo avrebbe preso il via allorchè la compagnia è finita nel mirino di Qatar Airways, fatto avvenuto nell’anno 2017 ed è questo un buon punto di partenza per cercare di ricostruire cosa è accaduto a questa compagnia. Tuttavia, avvalendoci dei dati pubblicati annualmente dell’Enac, Ente Nazionale Aviazione Civile, possiamo subito notare che non è proprio dal 2017 che il numero passeggeri trasportati inizia a scendere. Questo dato è uno dei principali fondamentali per valutare lo stato di salute di un vettore aereo.

Anno 2014 Gruppo Meridiana Fly 3.427.598

Anno 2015 Meridiana Fly 2.803.712

Anno 2016 Meridiana Fly 2.627.654

Anno 2017 Meridiana Fly-Air Italy 2.474.714

Anno 2018 Air Italy 1.942.766

In effetti c’è qualcosa di strano nella costante discesa del numero passeggeri di Meridiana/Air Italy. **E’ un dato di fatto che in ogni paese in cui il principale vettore aereo è in crisi chi ne trae vantaggio è sempre *l’altro* concorrente, il secondo vettore.**  Da questo punto di vista, tenuto conto della crisi senza fine che ha riguardato Alitalia, il fatto che Qatar Airways, un investitore estero, abbia deciso di puntare gli occhi sulla compagnia numero due in un paese come il nostro, non può assolutamente venir visto come un qualcosa di eccentrico o fuori luogo. Forse Qatar Airways puntava davvero a fare di Air Italy “il principale vettore in Italia”, così come dichiarato in varie occasioni nei primi mesi del 2018?

Ma cosa è accaduto di preciso per mettere in crisi un fresco connubio appena nato? Già in apertura del 2020 si parlava di crisi.

Era il dicembre del 2018 quando il *chief operating officer* di Air Italy, Rossen Dimitrov a Malpensa presentava il nuovo volo per Mumbai e l’apertura di nuovi collegamenti per gli Stati Uniti, l’Asia e l’Africa. Un piano ambizioso già annunciato dallo stesso ceo di Qatar Airways, Akbar Al Baker che si era detto convinto di volere diventare il brand numero uno in Italia con un piano che prevedeva 50 nuovi aerei, la creazione di 1.500 posti di lavoro soltanto in Italia tra Roma, Napoli, Palermo, Catania e Lamezia Terme per alimentare i voli intercontinentali che venivano fissati sull’hub internazionale di Malpensa.

Questo “decentramento” su Malpensa di una compagnia da sempre nata con vocazione sarda aveva subito insospettito non pochi osservatori, ma d’altra parte era pure vero che se si puntava a fare della compagnia il sostituto di Alitalia, non si poteva certo rimaner basati su scali sardi.

La compagnia nel 2018, primo anno della partnership, registrava perdite che si aggiravano sui 163 milioni, tutti sanno tuttavia che quando si aprono nuove rotte c’è sempre da attendersi un periodo di rodaggio con cifre in rosso.

Nel 2019 (1) nonostante l'aumento del fatturato si registravano ancora perdite intorno ai 210 milioni di euro, **a fronte di ricavi per 309,5 milioni.**

Tra le **voci**che piu’ **gravavano**sul **risultato**complessivo **negativo** troviamo **il carburante (111,7 milioni), altri costi operativi e wet lease (105,3), materiali e servizi di manutenzione (76,1) e costo del personale (80 milioni).**

A quel punto la compagnia posseduta per il 49% da Qatar Airways e per il 51% dall’Aga Khan attraverso Alisarda, non sembrava avere alternative se non la liquidazione e puntualmente vennero nominati due liquidatori. Una decisione presa dagli azionisti dopo un’assemblea tenutasi nel febbraio 2020 alla cui base vi è il fatto che il partner di Doha, in base alla normativa europea, non può salire oltre il 49% e l’Aga Khan non intendeva più bruciare altri soldi in una compagnia che è sempre stata in rosso dal 2008. Nel bel mezzo di questo scenario, come se non bastasse, Air Italy è stata costretta a mettere a terra i tre nuovissimi Boeing 737 Max 8 e li ha dovuti sostituire con vettori presi a noleggio da vari vettori, altre spese aggiuntive.

L’accordo con la Qatar Airways aveva sollevato pareccchi malumori oltre Atlantico.

Le tre più grandi compagnie aeree degli Stati Uniti, Delta, American Airlines e United a più riprese avevano avanzato accuse riguardanti la proprietà e il funzionamento di Air Italy in particolare per il sostegno avuto da parte di Qatar Airways.

Ed Bastian, *Chief executive officer* di Delta già a dicembre 2018 pubblicava un articolo nel quale sosteneva che essendo Air Italy una compagnia aerea finanziata dallo Stato del governo del Qatar quest’ultimo in pratica era responsabile di sostenere una compagnia aerea italiana quasi in bancarotta, che stava "mettendo a rischio migliaia di posti di lavoro americani". (2) In aggiunta a ciò, alcuni politici statunitensi indirizzavano lettere al Segretario di Stato degli Stati Uniti, Mike Pompeo, avvertendolo che stando così le cose venivano meno gli accordi Stati Uniti-Qatar sugli *Open Skies*.

In pratica Air Italy ha dovuto affrontare l’ostilità dei tre big americani che vedevano in essa una sorte di cavallo di Troia costruito da Doha per entrare sul mercato americano.

Sulla controversia Air Italy rilasciava un comunicato stampa il 18 aprile 2019. Questo il testo del comunicato:

*American Airlines, Delta e United hanno condotto una guerra lunga anni contro i loro concorrenti in Medio Oriente. Dopo che queste controversie sono state risolte l'anno scorso, i tre vettori hanno rivolto la loro attenzione a noi, sostenendo che noi, Air Italy, siamo in qualche modo una minaccia per i posti di lavoro americani e la salute dell'industria aerea statunitense.*

*Permetteteci di presentarci e di mettere le cose in chiaro.*

*Air Italy è una compagnia aerea registrata in Italia e con sede in Italia. Abbiamo 56 anni (prima eravamo conosciuti come Meridiana), e abbiamo servito gli Stati Uniti per molti anni. I nostri azionisti sono Alisarda, che detiene il 51% delle nostre azioni, e Qatar Airways, con una partecipazione del 49%. Il nostro assetto proprietario è stato esaminato e approvato dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ENAC, e dalla Commissione Europea.*

*Ad oggi abbiamo una flotta di 13 aerei, cinque dei quali sono in grado di operare sul lungo raggio. Mentre siamo orgogliosi del nostro stile e del nostro servizio di classe mondiale, siamo perplessi (ma un po' lusingati) che i tre più grandi vettori statunitensi - che tra loro gestiscono una flotta di oltre 2.500 aerei - sostengano di essere minacciati da noi.*

*Da Milano serviamo quattro punti negli Stati Uniti: New York, Miami, Los Angeles e San Francisco. Abbiamo servito l'aeroporto internazionale JFK di New York per molti anni. E abbiamo aggiunto una nuova importante opzione di servizio per Miami, che serviamo cinque giorni a settimana.*

*Abbiamo anche appena lanciato e siamo stati accolti calorosamente a Los Angeles e San Francisco, dove offriamo l'unico servizio non stop per Milano. Serviremo queste città quattro giorni a settimana - fornendo un importante collegamento tra gli Stati Uniti e le capitali italiane dell'alta tecnologia, della moda e del divertimento.*

*Qatar Airways, che ha annunciato il suo investimento di minoranza in US nel 2016 e ha completato il suo investimento in noi nel 2017, non fa code-sharing sulle nostre rotte USA-Italia.*

*I maggiori vettori statunitensi (e i loro partner dell'alleanza) controllano circa il 90% di tutto il traffico transatlantico. Se una di queste tre compagnie aeree statunitensi crede veramente che la nostra piccola quota del "loro" mercato sia una minaccia, o che non ci dovrebbe essere permesso di essere autorizzati come vettore italiano e servire gli Stati Uniti, allora dovrebbero indirizzare le loro lamentele all'ENAC e alla Commissione Europea. Siamo orgogliosi di servire il mercato statunitense con un nuovo nome e colori, offrendo ai consumatori una nuova alternativa di viaggio economica, divertente e di alta qualità.*

*Vi invitiamo a immaginare il mondo in modo diverso prenotando su airitaly.com*

Quanto la battaglia dell’Atlantico abbia influito sulla decisione presa a febbraio 2020, il Covid iniziava appena allora a far capolino e quindi non ha colpe, non è dato sapere, ma rimane di certo il particolare che veder liquidare una aerolinea pur in assenza di una qualsivoglia forma di concorrenza da parte del maggior vettore nazionale non è cosa di tutti i giorni. Lo ripetiamo, la crisi di Alitalia avrebbe dovuto favorire in modo esponenziale la crescita di Air Italy. Nel passato Alitalia è stata più volte accusata di fare il vuoto attorno a se, eliminando i nuovi entranti o rendendo loro la vita difficile, di certo non è questo il caso della scomparsa di Air Italy. **Se la vicenda si fosse svolta solo qualche anno indietro, il governo italiano avrebbe già risolto la situazione ricorrendo al suo solito *modus operandi:* avrebbe semplicemente comandato ai vertici Alitalia di assorbire Air Italy.** Venendo a mancare anche questa soluzione non ci meravigliamo affatto che i nostri governanti non sappiano a quale santo votarsi.

1. Fonte: <https://www.wetravel.biz/2020/02/12/air-italy-2019-perdita-2105mln-2018-1638mln/>
2. https://www.businessinsider.com/deltas-ceo-accuse-qatar-airways-of-funding-air-italy-violate-agreement-2018-12?r=US&IR=T