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

**I TRE VETTORI CHE “INSIDIAVANO” ALITALIA**

La recente storia dell’aviazione civile italiana è stata tutta accentrata sulle vicende di Alitalia. Come tutti sappiamo però nel corso degli anni in Italia erano venute alla ribalta altre compagnie delle quali si è sempre poco parlato. In merito vogliamo ricordare come “alle spalle” di Alitalia per molti anni vi sono stati in particolare **tre vettori** circa i quali di volta in volta è stato a più riprese detto che *insidiavano* il primato di Alitalia e quindi essi, o perlomeno uno di loro, in teoria avrebbero potuto prendere il posto di Alitalia. Ma ciò non è avvenuto per nessuno dei tre, anzi come andremo a ricordare hanno tutti fatto anch’essi una ingloriosa scomparsa.

Ora poiché si è sempre detto e sostenuto che i guai di Alitalia derivavano dalla troppa zavorra politica imbarcata a bordo, crediamo sia interessante ricordare in qualmodo essi si sono dissolti nei cieli d’Italia, tenendo presente che su di essi non gravava l’handicap che -così è stato sempre detto- ha portato Alitalia al fallimento.

Quali sono stati questi tre vettori? In ordine cronologico possiamo ricordare: Itavia, Meridiana, Air One.

Li abbiamo citati in ordine di nascita ed è così che intendiamo ricordarli.

**Itavia.** La compagnia interamente privata è stata la prima concorrente di Alitalia. E’ nata in un anno, 1958, in cui la parola concorrenza era quasi un tabù. In effetti il termine concorrente non sarebbe esatto poiché Itavia non puntò a inserirsi sugli scali ove già era presente Alitalia, bensì volle aprire linee inedite quali quelle per Pescara, Genova, Siena ed altre destinazioni non servite dal network Alitalia del tempo. La compagnia può venir considerata pionera sulla maggior parte dei collegamenti da lei attivati. Fra varie vicissitudini l’Itavia chiuse i battenti nell’anno 1980 a seguito della sciagura di Ustica. L’incidente avvenne nel giugno 1980, il disciplinare le fu revocato a dicembre di quello stesso anno, quando ancora la Commissione di inchiesta era all’opera per determinare le cause dell’incidente. (1) Nell’anno 1979, quello precedente alla sciagura l’Itavia aveva trasportato 529.170 passeggeri e in quell’anno Itavia era il primo vettore alle spalle di Alitalia. Alisarda (quella che poi diverrà Meridiana) quello stesso anno ne aveva trasportati 426.534. (2)

**Alisarda.** Compagnia anch’essa interamente privata costituita nell’anno 1963 dall’Aga Khan Karīm al-Husaynī con lo scopo di valorizzare i collegamenti tra la Sardegna, in particolare la Costa Smeralda, e il continente. Alla scomparsa di Itavia, Alisarda diventerà il vettore numero uno dietro ad Alitalia. Nel maggio 1991 la compagnia prende la nuova denominazione di Meridiana. Per citare un esempio nell’anno 1995 (quando verrà costituita Air One) la compagnia si trovava al secondo posto dietro Alitalia e trasporterà quell’anno 2.610.000 passeggeri, ma in pratica sarà fino alla crescita di AirOne che la compagnia rimarrà salda nella seconda posizione.

La storia di Meridiana si farà, anno dopo anno, sempre più intricata. Nel gennaio 2007 rileva la quota di controllo della compagnia [Eurofly](https://it.wikipedia.org/wiki/Eurofly) con la finalità di entrare nel mercato del lungo raggio e cercare di ridurre la pressione competitiva dei tanti vettori low cost nati nel frattempo. Nel luglio 2011 venne annunciato un piano di integrazione e acquisizione della compagnia [Air Italy](https://it.wikipedia.org/wiki/Air_Italy_(2005)) dando così vita alla [*holding*](https://it.wikipedia.org/wiki/Holding)*Meridiana S.p.A*. Dal dicembre 2014 la holding Meridiana S.p.A. cambia il suo nome divenendo *Alisarda S.p.A*. Il 14 luglio 2016 viene firmato l'accordo per l'acquisto da parte di [Qatar Airways](https://it.wikipedia.org/wiki/Qatar_Airways) del 49% di Meridiana fly. L'accordo fa ben sperare in un rilancio che mira a risanare i debiti del gruppo. Il 28 settembre 2017 [Qatar Airways](https://it.wikipedia.org/wiki/Qatar_Airways) rileva ufficialmente il 49% di *AQA Holding*, la [newco](https://it.wikipedia.org/w/index.php?title=Newco&action=edit&redlink=1) creata appositamente per la nuova gestione di Meridiana da parte di Alisarda e Qatar Airways. Il 1º marzo 2018, Meridiana assume una nuova denominazione ufficiale e diviene *Air Italy*. Il cambiamento, porta con sé il cambio di livrea degli aeromobili e l'aumento delle destinazioni, sia nazionali che internazionali. Tutto ciò dovrebbe servire, a detta dei dirigenti, a rendere la compagnia "il vettore nazionale d'Italia". L'11 febbraio 2020 viene annunciata la liquidazione della società a causa dei deludenti risultati finanziari.

**Air One.** In precedenza conosciuta come Aliadriatica, nasce nel 1995 su iniziativa di Carlo Toto mettendosi in diretta concorrenza sulla rotta, in quel tempo ancora d’oro, Fiumicino-Linate. La compagnia cresce rapidamente. Dal [2000](https://it.wikipedia.org/wiki/2000) partecipò con [Lufthansa](https://it.wikipedia.org/wiki/Lufthansa) al programma di fidelizzazione clienti [*Miles & More*](https://it.wikipedia.org/wiki/Miles_%26_More). E’ il 2002 l’anno del sorpasso di Meridiana: quell’anno la compagnia di Toto trasporterà 4.042.000 passeggeri contro i 3.323.000 di Meridiana. Nel maggio 2006 Air One lanciò, come facente parte dl gruppo, [Air One CityLiner](https://it.wikipedia.org/wiki/Alitalia_CityLiner), una sussidiaria che nacque con l'obiettivo di collegare tra loro gli aeroporti regionali. Nel dicembre [2007](https://it.wikipedia.org/wiki/2007) formulò una [offerta pubblica di acquisto](https://it.wikipedia.org/wiki/Offerta_pubblica_di_acquisto) volontaria per il controllo dell'allora compagnia di bandiera italiana, ma venne preferita l'offerta pubblica di scambio proposta dal gruppo [Air France-KLM](https://it.wikipedia.org/wiki/Air_France-KLM). Quell’anno Air One aveva trasportato 7.502.000 passeggeri, posizionandosi saldamente nella seconda posizione, dietro di lei trovavamo Meridiana (4.632.000) e Wind Jet (1.919.000).

Senza esagerazione possiamo affermare che la scomparsa di Air One rimane tutt’oggi un grande mistero. La compagnia era l’unica fra quelle italiane che avrebbe potuto veramente rilanciare Alitalia, ma invece venne costituita la CAI, Compagnia Aeronautica Italiana, all’interno della quale fu di fatto assorbita anche la Air One. La CAI avrebbe dovuto essere la “Fenice” per far rinascere una nuova Alitalia, ma si rivelò invece l’ennesimo fallimento della politica italiana nella gestione del principale vettore di bandiera.

Nessuna di queste tre compagnie, le più consistenti realtà che “tallonavano” Alitalia è stata in grado di prendere il posto di Alitalia la cui storia è stata contraddistinta da un lento, inesorabile declino. Ne siamo certi, in un altro Paese con il progressivo indebolirsi di un vettore gli altri ne avrebbero tratto vantaggio ma da noi, che fra l’altro più volte avevamo lanciato proclami di italianità, si è preferito invece mettere fuori gioco i concorrenti e aprire le porte ad un controllo di capitale straniero, questo è il traguardo cui oggi siamo giunti.

E’ un dato di fatto, nessuno di questi vettori è stato capace di prendere il posto di Alitalia. Tuttavia sbagliamo quando affermiamo “non è stato capace”: la realtà è che “non è stato messo in grado” di prevalere su Alitalia, questa è la versione più corretta. Facciamo un esempio concreto. Quando la storica compagnia Swissair, icona del trasporto aereo commerciale le cui origini risalivano nientemeno all’anno 1931, è stata fatta fallire, per assicurare la continuità di bandiera nei collegamenti aerei, la Crossair che era una modestissima compagnia elvetica è stato il vettore che ha assorbito il defunto gigante e ha dato vita alla compagnia -ancora oggi attiva- *Swiss International Airlines*. Scendendo ancor più in dettaglio ricordiamo come nell’anno precedente la chiusura di Swissair ovvero nel 2000, la compagnia di bandiera elvetica aveva trasportato oltre 14 milioni di passeggeri contro i 2.978.000 di Crossair. Se compariamo queste cifre con quelle di Alitalia e Air One allorchè si varò l’infelice *Piano Fenice* noi troveremo cifre che potremmo senz’altro equiparare a quelle della situazione svizzera e che malgrado ciò sono state ignorate. Nell’anno 2007 (il piano Fenice fu varato nel 2008) Alitalia aveva trasportato 24 milioni di passeggeri, Air One 7.501.000 un rapporto del 31 per cento contro il 21 rappresentato dai numeri di Crossair nei confronti della Swissair. Eppure è stato proprio partendo dalla Crossair che in Svizzera, all’indomani del fallimento della principale compagnia di bandiera, si è provveduto a ricostruire l’aviazione civile di quel paese dopo che il mondo era rimasto letteralmente esterrefatto dalla chiusura di Swissair che veniva denominata nell’ambiente aeronautico “The Flying Bank”.

Comunque a voler ben vedere il motto “la banca volante “ si sarebbe potuto applicare anche ad Alitalia, basta invertire l’ordine delle entrate & uscite: la Swissair si era guadagnata questo soprannome grazie alla sua politica di espansione, di allargamento delle attività, del fattore revenue, l’Alitalia si è invece contraddistinta come impresa che i soldi dalle banche, o meglio dallo Stato, se li è fatti dare a volontà e ciò malgrado da tempo da più parti (3) si fossero alzati in volo annunci funerei del tipo:

“Più vola, più perde” (ottobre 2006)

“E’ completamente fuori controllo e non vedo paracadute” (novembre 2006)  
“E’ clinicamente morta” (aprile 2007)  
“Solo un esorcista potrebbe salvarla” (aprile 2008)

Quindi ricapitolando, Itavia fatta chiudere quando ancora la commissione di inchiesta stava all’opera per determinare le cause della sciagura avvenuta ad Ustica; Meridiana scomparsa nelle fauci di Qatar Airways senza che si sia fatto un minimo sforzo per tentare di rimetterla in volo; Air One fatta confluire in una compagnia che era in coma già da diversi anni… **in pratica tutto quello che si poteva fare per azzerare la nostra aviazione commerciale è stato senz’altro fatto.** Cosa potevamo aspettarci dalla nostra classe politica?

1. La prima Commissione di inchiesta, la Luzzatti, concluse i suoi lavori il 16 marzo 1982.
2. I dati sono ripresi da “Civilavia statistica 1970:1980” pagg. 229, 235
3. Rispettivamente: Giancarlo Cimoli, ottobre 2006; Romano Prodi novembre 2006, Vito Riggio presidente dell’Enac, aprile 2007; Maurizio Prato, aprile 2008

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

02/03/2023

**E’ uscito:**



*info@ibneditore.it*

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

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

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: [www.aviation-industry-news.com](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

E’ possibile richiedere l’inserimento a entrambi i servizi.