

MalpensaNews

“Liquidazione Air Italy, quali errori?”

Roberto Morandi · Wednesday, February 12th, 2020

La liquidazione di Air Italy, decisa dai due soci, è un duro colpo per il sistema Malpensa (e non solo): di seguito l'analisi del direttivo dell'[associazione Aeroporti Lombardi](#), che ha anche seguito da vicino i diversi passaggi della compagnia nei due anni e mezzo in cui ha operato avendo come hub lo scalo di Milano

Poche ore fa Air Italy lanciava la campagna di San Valentino con voli scontati al 50% per il secondo passeggero, poche ore dopo la [riunione dei Soci di Aqa Holding fa le corna a passeggeri e dipendenti decidendo la messa in liquidazione \(in Bonis\) della società...](#) Potrebbe sembrare una battuta ma purtroppo non lo è.

Il rilancio di Meridiana col nuovo brand Air Italy, lanciato in pompa magna a Malpensa nella primavera 2018 con l'arrivo del primo Boeing 737 Max alla presenza del numero uno di Qatar Airways, svanisce dopo nemmeno 24 mesi di attività.

Che qualcosa non funzionasse era nell'aria da tempo: troppi silenzi dal management (principalmente in missione da Doha), nessuna nuova rotta annunciata per la Summer 2020, nessuna partecipazione agli eventi del settore... che però potesse finire in questo modo probabilmente nessuno se lo aspettava nemmeno negli ambienti aeroportuali.

Quasi inutile ripercorrere le tappe delle rotte annunciate e chiuse dopo pochi mesi (le 2 indiane) che però fanno parte dei giochi se devi aprire nuovi voli ma qual è stata la vera causa?

Sulla carta le forti perdite accumulate in questi due anni, inevitabili per un nuovo vettore in start up che vuole aprire decine di voli a lungo raggio, ma troppe in rapporto al fatturato e agli aerei in flotta (nel conteggio bisogna considerare anche i *wet lease* per i voli nazionali), probabilmente esagerate rispetto ai piani industriali anche per soci facoltosi e di prestigio come Qatar Airways e l'Aga Khan.

Che tra i due ci fossero già state divergenze sulla gestione era noto da almeno un anno, così come è innegabile che l'Aga Khan negli ultimi 30 anni non abbia mai fatto mancare ossigeno al vettore sardo Meridiana rimpinguando i milioni di perdite che ogni anno dissanguavano i bilanci.

È altresì innegabile che per poter rilanciare un vettore devi avere anche il personale a favore: molti si sono rimboccati le maniche con evidenti segni concreti: il servizio al passeggero è stato degno di nota soprattutto sui voli di lungo raggio così come il servizio di bordo con catering da eccellenza.

Purtroppo altrettanti dipendenti, soprattutto base Olbia insieme ai sindacati (per lo più sardi) hanno attuato ogni forma di guerriglia credendo e sperando che tanto paga sempre pantalone e che Olbia potesse diventare l'ombelico del mondo aeronautico; non ultime le decine (centinaia?) di reintegri decisi dai giudici con ulteriore aggravio sul costo del lavoro.

Quest'ultima valutazione riporta a quanto da decenni accade in Alitalia, dove il "tanto paga pantalone" è legge sacra e ad oggi mai sostanzialmente violata. Ecco però dove si palesa la macroscopica differenza: se una attività imprenditoriale, per i più svariati motivi, non si regge in piedi si chiude. Stop.

Se questa regola fosse stata fatta valere ormai decenni fa, forse il trasporto aeronautico italiano si sarebbe evoluto su basi più solide con vettori sani, perlomeno più strutturalmente definiti.

Oggi purtroppo siamo qui a commentare i titoli di coda di una Compagnia aerea che solo a Milano lascia a spasso circa 1000 dipendenti e si stimati altri 200 nell'indotto (catering, Handling, hotel...); Malpensa si leccherà ancora le ferite (ormai siamo abituati vedasi KLM, Volare Group, Livingstone, Alitalia, Lufthansa Italia...), l'impatto numerico sarà di circa 1,2 milioni di passeggeri annui persi e solo in parte riassorbiti. Perdiamo i collegamenti diretti con San Francisco e Los Angeles, quelli per Dakar e Lagos (New York, Miami, Toronto sono coperti da altri vettori), perdiamo i preziosi voli feder nazionali che proprio negli ultimi mesi avevano decine di accordi con altri vettori e soprattutto, perdiamo la possibilità che un vettore con gamma offerte completa potesse costruire un hub con tutte le ricadute economiche e occupazionali in loco.

Nella sua breve vita Air Italy [non ha certo goduto di attenzioni da chicchessia](#), politica ed istituzioni tutte l'hanno completamente ignorata. Forse anche da parte dell'Azienda è mancata una attività mediatica e politica in senso lato più incisiva in tal senso. Si poteva far capire con forza che esiste(va) un vettore che stava cercando di sviluppare un network importante da Milano. Ecco era il minimo da aspettarsi mentre solo oggi leggiamo le inutili e tardive prese di posizione ipocrite, di facciata e fuori tempo.

Certo è che quando trattasi della già plurifallita Alitalia che finge d'essere ancora in vita grazie alla generosità non condivisa dei contribuenti, tutti sono pronti a prodigarsi con attività e contributi che vanno oltre il lecito.

Ulteriore capitolo, oggi dare colpe a Linate per quanto successo non è eticamente corretto ma sperare che un vettore possa basarsi a Malpensa con voli a lungo raggio rimane ancora un miraggio con Linate aperto: a tal riguardo vale la pena ascoltare questi 3 minuti di lezione aeronautica made in Lufthansa:

Non ci rimane che augurare un grosso e sincero in bocca al lupo a tutto il personale di Air Italy, in particolare a quello basato su Milano e a tutti i lavoratori dell'indotto che in queste ore sono in apprensione per il proprio futuro e rischiano di pagare lo scotto maggiore.

PS: Air Italy non è fallita ma è stata messa in liquidazione in Bonis: fornitori, dipendenti e clienti possono dormire sonni tranquilli.

Associazione Aeroporti Lombardi
www.aeroportilombardi.it

This entry was posted on Wednesday, February 12th, 2020 at 6:55 pm and is filed under [News](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.