

I numeri

La società

Air Italy è al 100% di proprietà di **AQA Holding** a sua volta controllata al

51% da Alisarda (Aga Khan) **49%** Qatar Airways

La flotta

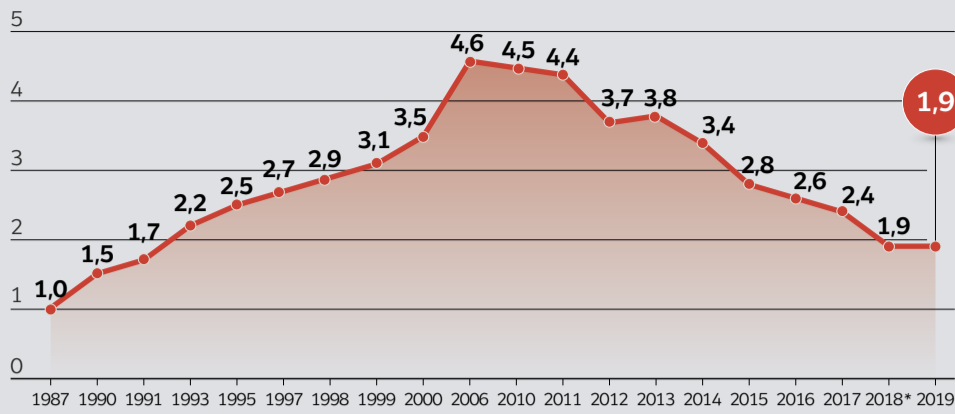
4	3	5
Airbus A330	Boeing 737 Max*	Boeing 737

*fermi in tutto il mondo da marzo 2019

Fonte: Air Italy, Enac, Aqa Holding

I passeggeri trasportati

dati in milioni



*fino al 28 febbraio era Meridiana

Le perdite nette

dati in milioni di euro

2018 **163,8** 2019* **210,5**

*gennaio - novembre

Le spese principali nel 2019

primi undici mesi, in milioni di euro

Carburante	111,7
Costi operativi e noleggio aerei	105,3
Personale	80
Materiali e servizi di manutenzione	76,1

L'Ego - Hub

Il commento

Ma le imprese a qualcuno interessano?

di **Daniele Manca**

SEGUE DALLA PRIMA

Air Italy, rimasta nell'immaginario dei viaggiatori con il suo vecchio nome di Meridiana, nata come AliSarda, è in liquidazione e migliaia di posti di lavoro a rischio. Si aprono in continuazione tavoli a Roma sulle crisi aziendali ma evidentemente le antenne funzionano ben poco se la decisione dell'Aga Khan che controlla il 51% della compagnia e Qatar Airways, che possiede l'altro 49%, è arrivata improvvisa quanto inaspettata. Le perdite erano state pesanti. Nel 2018 quasi 170 milioni. E, secondo rumors non confermati, altrettante se non di più sono state quelle del 2019. Come pesante è stato l'effetto di dover mettere a terra i Boeing 737 Max coinvolti recentemente in due incidenti. La ministra Paola De Micheli è subito intervenuta chiedendo un immediato incontro alla compagnia. Ma si è come sempre alla rincorsa degli avvenimenti. Eppure la vicenda Alitalia avrebbe dovuto insegnare qualcosa. O comunque consigliare di seguire da vicino il settore. C'è qualcosa che non funziona, che impedisce a una compagnia aerea con base in Italia di essere in grado di competere. Si tratta di regole? Di norme non all'altezza? Difficile dirlo. Il management avrà sicuramente le sue colpe. Ma è impensabile che con tutti i cambi di proprietà (e di manager) in Alitalia e da ieri la liquidazione di Air Italy, non ci sia qualcosa di più. Situazioni diverse sicuramente. Ma che indicano la disattenzione che c'è in Italia rispetto a quanto accade nel mondo della produzione e dei servizi. Quasi non fossimo la seconda potenza manifatturiera in Europa. E non avessimo bisogno di compagnie dei trasporti efficienti e in grado di stare sul mercato.

daniele_manca
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Addio Air Italy, il 25 stop ai voli

A rischio 1.500 dipendenti

Compagnia in liquidazione. Scontro Aga Khan-Qatar, salta l'aumento di capitale

MILANO La seconda compagnia aerea italiana liquidata in *bonis* in meno di mezz'ora, dopo mesi di dissidi interni e un'assemblea infuocata. Si chiude così l'avventura di Air Italy, vettore nato dalle ceneri di Meridiana e rilanciato nel febbraio 2018 con l'ingresso di Qatar Airways.

Ieri c'è stato lo stop alle prenotazioni, mentre quello ai voli scatta dal 26 febbraio, fino al 25 «saranno operati agli orari e nei giorni previsti».

La ministra

De Micheli: stop gravissimo, con ripercussioni su viaggiatori e traffico

Ma non con i jet di Air Italy perché, stando a una lettera interna del presidente della compagnia Roberto Spada, «per motivi di sicurezza e a tutela degli equipaggi e dei passeggeri è in atto il fermo tecnico dei voli». I collegamenti saranno garantiti noleggiando gli aerei di altre società. Secondo *Flightradar24* si tratta dei Boeing 737 di Neos, Albistar, Tayan Jet, Lumiwings. Gli altri clienti che hanno prenotato viaggi in date successive «saranno riprotetti o rimborsati». I liquidatori faranno fronte «a tutte le passività», aggiunge Spada, comprese quelle maturate verso i 1.500 dipendenti.

La ministra delle Infrastrutture e dei trasporti Paola De

Cosa succede

Voli garantiti ai passeggeri fino al 25 febbraio

Da ieri e fino al 25 febbraio 2020 i voli Air Italy saranno operati da altri vettori «agli orari e nei giorni previsti». Chi ha un biglietto entro tale data potrà volare regolarmente. Tutti quelli che hanno prenotato voli in partenza o in arrivo in date successive al 25 febbraio «saranno riprotetti o rimborsati integralmente». La garanzia vale anche per le prime partenze del mattino del 26 febbraio con destinazione Malpensa

Chi si sposta prima e dopo l'ultima data operativa

Chi volerà a cavallo del 25 febbraio? Il viaggio di andata sarà operato, mentre per quello di rientro dopo il 25 febbraio potrà volare su un altro vettore riprotetto da Air Italy (dettagli ai numeri 892928 dall'Italia, +39078952682 dall'estero, +1 866 3876359 dagli Usa, +1 800 7461888 dal Canada o rivolgendosi all'agenzia di viaggi). In alternativa potrà chiedere il rimborso, scrivendo all'indirizzo email refunds@airitaly.com

Rimborso o riprotezione dopo la «fascia di garanzia»

Se acquistati direttamente via web o contact center Air Italy i biglietti saranno rimborsati secondo modalità che saranno fornite via email o scrivendo a refunds@airitaly.com. Se acquistati tramite biglietteria Air Italy i ticket saranno integralmente rimborsati presentandosi ad una qualsiasi biglietteria del vettore e se acquistati tramite agenzia di viaggi sarà necessario per il rimborso o per soluzioni alternative di viaggio, rivolgersi all'agenzia stessa

Micheli giudica lo stop «gravissimo, che comporta ripercussioni sui viaggiatori e sul traffico aereo nel nostro Paese». Promette di «adottare tutte le misure per garantire i diritti dei passeggeri e i collegamenti coperti dalla compagnia». L'Ente nazionale per l'aviazione civile «rafforzerà il monitoraggio sul vettore».

che parla di «mancanza di concrete prospettive di qualsiasi miglioramento per il futuro» dopo aver analizzato il budget per il 2020. Il piano richiedeva, secondo i bene informati, circa 340 milioni di euro di aumento di capitale.

Nata nel 1963, Alisarda/Meridiana/Air Italy non è mai decollata. Nel 2019 ha traspor-



Le cause della liquidazione in *bonis* decisa da Aqa Holding (*newco* creata per la nuova gestione, al 51% di Alisarda dell'Aga Khan e al 49% di Qatar Airways) ufficialmente sono le «persistenti e strutturali condizioni di difficoltà del mercato». Ma dietro le quinte, spiegano al *Corriere* quattro fonti, si è consumata una lunga battaglia. «Qatar Airways era pronta a fare la propria parte nel sostenere il rilancio e la crescita — spiega Doha in una nota —, ma ciò sarebbe stato possibile solo con l'impegno di tutti». Per loro è colpa dell'Aga Khan. Versione smentita da Alisarda

tato 1,9 milioni di passeggeri. Le perdite sono passate da 40 milioni (2017) a 163,8 milioni (2018) e 230 milioni (2019).

«Air Italy era interessante con la sua idea di portare nel mercato un vettore di qualità ma ha dovuto affrontare diverse sfide», spiega al *Corriere* John Strickland, analista di JLS Consulting. «Il segmento dei voli di corto-medio raggio è dominato dalle low cost, Alitalia resta operativa con i soldi pubblici» e poi c'è l'ostilità delle compagnie Usa nelle tratte Italia-Nord America.

Leonard Berberi
lberberi@corriere.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I protagonisti

La presentazione di Air Italy il 19 febbraio 2018.

Da sinistra, Sultan Allana (fondo dell'Aga Khan e azionista di maggioranza di Air Italy con Akfed), Marco Rigotti presidente di Alisarda, il ceo di Qatar Airways Akbar Al Baker e il presidente di Meridiana Francesco Violante

Lagarde: crescita, la politica monetaria non basta

La presidente Bce: i governi facciano la loro parte. Powell: i rischi? Cina e attacchi informatici

DAL NOSTRO INVIATO

BRUXELLES La presidente della Bce, Christine Lagarde, ha richiamato i governi a intervenire sulla bassa crescita perché la politica monetaria espansiva da sola non basta e alla lunga aumenta i «rischi collaterali sui redditi dei risparmiatori, sulla valutazione degli attivi, sull'assunzione di rischi e sui prezzi degli immobili». Intervendo per la prima volta nella plenaria dell'Europarlamento di Strasburgo, ha comunque respinto le critiche di eurodeputati delle opposizioni rivendicando che le «misure non convenziona-

Audizione



● La presidente della Bce, Christine Lagarde, ieri ha parlato davanti al Parlamento Ue riunito in plenaria a Strasburgo

li» della Bce hanno «sostenuto la crescita, generando più posti di lavoro e salari più elevati».

Lagarde ha detto che «la politica monetaria non può e non dovrebbe essere l'unico gioco in città» perché «più a lungo rimangono in vigore le misure accomodanti, maggiore è il rischio che gli effetti collaterali diventino più pronunciati». Per questo, in aggiunta a bassi tassi d'interesse, acquisti di titoli e vasta liquidità per le banche, «le politiche di bilancio e strutturali (dei governi, ndr), devono fare la loro parte» affinché «possano stimolare la cresci-

ta della produttività e aumentare il potenziale, sostenendo in tal modo l'efficacia delle nostre misure». Lagarde ha chiarito che «lo slancio della crescita della zona euro è ral-

Emissione da 750 milioni

Banco Bpm, bond-record

Richieste per 2,1 miliardi

Banco Bpm ha portato a termine la prima emissione obbligazionaria senior non preferenziale da 750 milioni di euro, con richieste per 2,1 miliardi da parte di 210 investitori istituzionali.

lentato dall'inizio del 2018, soprattutto a causa di incertezze globali e commercio internazionale più debole» portando a un «indebolimento della pressione sui prezzi e a un'inflazione distante dal nostro obiettivo» (vicino, ma sotto, al 2%). Aspettative scaturiscono dagli investimenti per il clima perché «il Green Deal e le iniziative nazionali potrebbero contribuire a una crescita più forte e sostenibile».

Lagarde ha sottolineato la necessità per la Bce di «prepararci ai cambiamenti climatici» perché «influiscono sul contesto in cui operano le banche centrali». Ai governi

ha sollecitato poi il completamento dell'Unione economica e monetaria. Per la numero uno della Bce servono soprattutto «lo schema comune di assicurazione dei depositi, una vera Unione del mercato dei capitali, che convogli gli investimenti, e una funzione stabilizzatrice, che difenda dagli choc».

Come già qualche giorno fa la stessa Lagarde, ieri anche il presidente della Fed, Jerome Powell, ha lanciato l'allarme sui rischi per l'economia per la diffusione del coronavirus e per i cyber-attacchi.

Ivo Caizzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA