



## L'opinione

Air Italy: l'opinione di O' Brien di Ryanair sul flop dell'ex Meridiana.

*Ryanair non è interessata ad Air Italy ed O'Brien esprime un'opinione sul flop della compagnia sarda che corrobora l'analisi di Andrea Giuricin (IBL), esperto di trasporti.*

*Vediamo quale, mentre online fioccano le più approssimate analisi sul piano industriale di Air Italy. Una su tutte? "Non doveva fare voli intercontinentali".*

*Di Adriano Bomboi.*

Sono bastate meno di 24 ore per far cessare gli entusiasmi attorno all'ipotesi di un ingresso di Ryanair in Air Italy. Magari sulla falsariga di Malta Air, una "joint venture" tra pubblico e privato, ma Air Italy si è trovata in una posizione ed in un contesto ben diverso. Il vettore nostrano è arrivato a gennaio 2020 dopo aver perso 200 milioni di euro nell'anno appena trascorso (su un fatturato di 250), poi ulteriori 164 nel 2018 e 57 nel 2017.

Su queste perdite non mancano le dietrologie e le opinioni di improvvisati esperti, politici e sindacalisti, che in queste ore sulla stampa sostengono una precisa posizione: Air Italy non sarebbe stata in grado di affrontare il mercato internazionale, in particolare i voli intercontinentali verso l'America.

In realtà l'ex Meridiana si è già confrontata con tale segmento di mercato, ad esempio tramite la ex Eurofly (marchio definitivamente assorbito nel 2010). Ma oggi gli investimenti dell'AQA Holding, che ha controllato Air Italy tramite il 49% di Qatar Airways, ed 51% di Alisarda, non facevano sicuramente presagire il disastro a cui abbiamo assistito nell'ultimo triennio, e che porta alla liquidazione in bonis. Pur alla luce dell'impossibilità normativa per Qatar Airways di scalare ulteriormente la sua partecipazione azionaria oltre il 49%, circostanza che forse avrebbe garantito ad Air Italy nuovo ossigeno, o semplicemente più tempo per ritardare l'inevitabile.

Andrea Giuricin (IBL), docente di Transport Management all'università di Milano-Bicocca, ha espresso al riguardo un'analisi molto concisa ed efficace, secondo cui la crisi deriverebbe da una serie di fattori. Quali?

Si sono avute perdite enormi in rapporto all'esiguo numero di passeggeri trasportati. Ciò si è determinato a seguito dell'adozione di un modello business non sostenibile: da un lato segnato da un'improvvida concorrenza alle low cost sui voli a corto raggio, e dall'altro dalla mancanza di una rete di vendita per il lungo raggio, segmento su cui i

qatarini ritenevano possibile espandersi.

In particolare, su quest'ultimo punto da tempo Giuricin segnalava l'inconsistenza della strategia, che ha portato Air Italy a scontrarsi con terzi colossi internazionali, ai quali non è stato dunque possibile sottrarre efficacemente dei clienti per riempire i voli.

Infine, aspetto non meno importante, c'è stata la concorrenza sleale di Alitalia sostenuta dai soldi pubblici.

L'analisi trova d'accordo anche David O'Brien di Ryanair, secondo cui la strategia di Qatar Airways era incentrata sulla possibile chiusura di Alitalia, che avrebbe reso possibile ad Air Italy colmare il vuoto lasciato dalla compagnia tricolore nel raggio di pochi anni, in cui però la politica ha continuato a riversare centinaia di milioni di euro dei contribuenti. In una nota dal taglio polemico O'Brien ha inoltre ricordato che Ryanair, a differenza di Air Italy, ha la capacità di impiegare ben l'85% del personale, a differenza del 50% impiegato dalla compagnia sarda: un messaggio ai sindacati?

Nonostante tutto O'Brien non reputa chiuso il capitolo dello scalo gallurese. La compagnia irlandese infatti appare interessata più alle rotte che lascerebbe vacanti Air Italy su Olbia che ai suoi aeromobili, e sarebbe interessata ad aprire in loco una seconda base regionale.

Ryanair si propone inoltre di contestare in sede europea anche l'ultima tranche di 400 milioni di euro di aiuti, che considera illegittimi, ricevuti da Alitalia.

Riuscirà la nostra politica a comprendere la portata dei danni causati dal costante interventismo pubblico sul mercato?

*13-02-20.*