

GLI INVESTIMENTI DELLA EX MERIDIANA

Air Italy ridà motore all'aeroporto di Malpensa

Ripartono anche i nastri dello smistamento bagagli, fermi dal 2008 per il ritiro di Alitalia

Paolo Stefanato

■ Nei sotterranei di Malpensa c'è un'area da dieci anni inutilizzata: è l'impianto di smistamento dei bagagli in transito, tipico di un aeroporto hub, cioè di connessione; quei nastri nel 2008 si sono fermati, con il ritiro di Alitalia. Oggi quelle macchine ricominciano a muoversi, grazie al fatto che Air Italy (ex Meridiana) ha deciso di basare qui la sua flotta e di darsi un modello *hub-and-spoke*, cioè fatto di una flotta di aerei di breve e medio raggio che alimentano i voli intercontinentali. Il passeggero arriva da Catania o da Napoli, poniamo, e prosegue verso gli Stati Uniti o l'India (e il bagaglio deve seguirlo). È il cosiddetto feederaggio, e a Malpensa era scomparso, relegando lo scalo a un'attività punto a punto.

Air Italy oggi ha un nuovo volto. L'Aga Khan storico proprietario di Meridiana possiede il 51%, Qatar Airways, con base a Doha, il 49%. Air Italy, finora basata a Olbia, in Sardegna, vene da un modello di corto-medio raggio di linea, più un'attività di lungo prevalentemente charter. Ora diventa un vettore globale con una rete integrata e con base a Malpensa. Negli ultimi mesi sono stati aperti voli per New York e Miami, cui si

aggiungeranno presto Bagkok, Delhi e Mumbai. I collegamenti nazionali sono Roma, Napoli, Catania, Palermo, Lamezia, Olbia. A Malpensa gli orari saranno organizzati in modo da permettere il proseguimento del viaggio. In rete entrano anche gli attuali collegamenti intercontinentali, Cairo, Lagos, Accra, Dakar, Cairo, Mosca, L'Avana, Mombasa.

Gli obiettivi dichiarati sono al 2022, quando la flotta, oggi di 13 aerei (5 di lungo) salirà a 50; di questi, 30 *wide*

body, a corridoio doppio, tutti Boeing 787 acquistati da Qatar e ceduti in leasing a Air Italy. Col progredire della flotta aumenteranno i collegamenti e il feederaggio coprirà tutta Europa. Per il lungo raggio saranno scelte destinazioni con domanda attualmente inespressa, e per le quali sia possibile ottenere dei diritti governativi.

I 2,4 milioni di passeggeri del 2017 saliranno a 10 milioni nel 2022, di cui 8 da e per Malpensa, che ha ruolo di cer-

niera. Il progetto è ambizioso e si basa sulla forza dei due azionisti. Non viene dichiarato quale sia l'investimento complessivo, né vengono svelati gli obiettivi economico finanziari: ma si tratta di numeri di rilievo; Qatar Airways è una grande compagnia, con spalle larghe, e l'Aga Khan, da parte sua, anche nei peggiori anni di crisi non ha mai lesinato risorse a Meridiana.

Il feederaggio su Malpensa avrà anche un effetto moltiplicatore di traffico

PRONTI AL DECOLLO

La flotta di Air Italy a flotta, oggi composta da 13 aerei (cinque di lungo raggio), presto salirà a quota 50



10
Secondo le previsioni, i 2,4 milioni di passeggeri di Air Italy saliranno a 10 milioni nel 2022

NUOVI ACCORDI

Il servizio di feederaggio avrà un effetto moltiplicatore di traffico sullo scalo per altre compagnie

con altre compagnie; si fanno già i nomi di due vettori asiatici (uno, Cathay Pacific) prossimi a un code sharing. Qatar, basata a Doha, punta dunque con Air Italy sull'hub di Milano e già pensa di sviluppare lo stesso modello in India, con hub a Delhi, e a Mosca. Ci si può chiedere quanto la debolezza di Alitalia abbia favorito questi progetti, e la risposta l'ha data tempo fa il ceo di Qatar, Akbar Al Baker: non vogliamo affiancare Alitalia, vogliamo sostituirla.

