

L'argomento

Dal numero di febbraio 2002 del mensile «**Travelling Interline International**», un periodico mensile destinato essenzialmente ai dipendenti di compagnie aeree e di agenzie di viaggio, riprendiamo un articolo di **Antonio Bordoni**, noto per la sua attività editoriale riguardante l'aviazione. Egli espone una serie di problemi sull'assetto del trasporto aereo in Italia, con interessanti considerazioni sulle interazioni socio-economiche tra i vettori, i gestori di strutture aeroportuali e le esigenze dell'utente, in uno scenario di mercato complesso come quello innescato dalla deregulation. **La complessità è il risultato di molte variabili e per sua natura rende difficili le previsioni in qualsiasi campo.** L'impresa che voglia cimentarsi in attività di trasporto aereo, che, per la sua criticità come tipo di servizio, soffre danni economici alla minima battuta d'arresto, deve avere un enorme volano che consenta di accumulare energia operativa ed economica per attraversare, senza il rischio di soccombere, le turbolenze del mercato. Un volano costituito dalla conoscenza del quadro normativo, operativo e ovviamente commerciale.

A queste condizioni si direbbe che nessun imprenditore abbia possibilità di entrare con successo in questo settore. In effetti l'aviazione commerciale non è per "newcomers" e dietro le piccole compagnie ci sono sempre i grossi vettori che le utilizzano in franchising o in modo meno diretto, e più subdolo, per erodere spazi nei mercati interni di altri grossi vettori. Purtroppo si tratta di back-up finalizzato esclusivamente al profitto, quindi il volano è, nella migliore delle ipotesi solo di carattere economico con estensioni alle attività di supporto tecnico per le operazioni e per la manutenzione. Ma raramente, semmai avviene, si attua un travaso di personale esperto, addirittura il vettore minore consente un recupero sul personale, di terra e di volo, attraverso modalità e pratiche gestionali che fanno lo slalom con la norma.

Interessante l'elencazione di ben quaranta compagnie, la maggior parte delle quali, ovviamente, a carattere regionale, che viene riferita senza alcun commento critico ma come rappresentazione oggettiva di un proliferare di tentativi imprenditoriali che fa sorgere logiche preoccupazioni sulle conseguenze sociali a carico dei dipendenti, fa riflettere sulle innegabili pressioni psicologiche a condurre operazioni da "ultima spiaggia", e fa venire in mente scenari, purtroppo, già visti.

Troppe compagnie aeree cercano di collegare i troppi aeroporti presenti sul territorio

di **Antonio Bordini**

Movimenta più passeggeri la stazione di Roma-Termini o quella di Milano-Centrale? Ha più traffico Firenze-Santa Maria Novella o la stazione di Bologna? Queste pur lecite domande, e le relative risposte che ne derivano, nell'economia del trasporto ferroviario hanno un fattore comune che le unisce e sul quale farebbero bene a riflettere gli strateghi del trasporto aereo. Le stazioni ferroviarie non sono in concorrenza fra loro per accaparrarsi il passeggero; piuttosto la stazione sorge laddove si valuta che vive una comunità talmente consistente da dover essere inserita nel contesto del tessuto nazionale di rete di comunicazione pubblica, ed è indubbio che da questo particolare punto di vista il servizio ferroviario assuma i connotati di pubblica utilità in maniera netta ed inconfutabile.

Passando al trasporto aereo non è che questo differisca molto da quello ferroviario: ci troviamo pur sempre in presenza di un mezzo di trasporto che dovrebbe assicurare in primo luogo le esigenze della collettività nazionale, prevalendo anche per esso il concetto di pubblico servizio, oppure tale da assicurare l'inserimento di un determinato Stato nel contesto della rete di collegamenti internazionali ed è abbastanza evidente che su questo secondo aspetto in particolare, il trasporto aereo potrebbe perdere parte della caratteristica di pubblica utilità per frammischiarci a quella di semplice mezzo di trasporto, senza alcun appellativo aggiunto.

Per meglio comprendere la differenza si pensi all'insostituibile ruolo di pubblica utilità che assumono i collegamenti aerei fra le isole e la terraferma all'interno di una stessa nazione (significativa in tal senso è la recente gara tariffaria per i collegamenti aerei da/per la Sardegna) e si compari questa tipologia di servizi con il collegamento aereo regolare, ad esempio, fra l'Italia e le Maldive. È evidente che se si può accettare che su quest'ultimo servizio i prezzi siano "liberi" e in concorrenza fra loro, è invece impensabile che lo siano sulla tratta Cagliari-Roma o Palermo-Milano, dove invece dovrebbero venir applicate tariffe "calmierate".

Eppure per quanto strano possa apparire, non crediamo di essere troppo lontani dalla verità se affermiamo che oggi avviene tutto il contrario.

Nel settore dei servizi aerei il passeggero domestico, il quale verosimilmente si muove più per necessità che per piacere, viene penalizzato in termini tariffari molto di più di quanto non avvenga per il vacanziere internazionale.

Questo particolare aspetto ci introduce in un argomento scottante, quello delle **abissali differenze fra tariffe aeree nazionali e internazionali**, approfondendo il quale non si può non giungere alla inevitabile constatazione circa la mancanza di identità e di finalità cui versa l'aviazione civile in Italia e nel mondo.

Il servizio aereo è venuto infatti a perdere il suo ruolo di carattere pubblico, che pure esso poteva vantare, ed ha preferito puntare su un ruolo promiscuo di pubblico e non, e ciò è avvenuto per scelte commerciali che oggi possiamo affermare essersi rivelate profondamente sbagliate.

In particolare va denunciata una sovrapposizione di ruoli fra servizio charter e servizio di linea che ha contribuito in maniera evidente a confondere l'utenza.

A non differente conclusione si giunge osservando il gran numero di compagnie aeree sorte nel nostro paese, accompagnate da un altrettanto **elevato numero di aeroporti aperti al traffico.**

Oggi la situazione del trasporto aereo nel nostro paese può essere sintetizzata in questo scenario: troppe compagnie aeree cercano di collegare i troppi aeroporti presenti sul territorio.

Circa questa constatazione è lecito chiedersi se dietro questa apparente frenetica attività, vi è una reale volontà di assicurare collegamenti pubblici altrimenti carenti e come tali richiesti dalla collettività, o piuttosto vi è semplicemente il convincimento di investire in un settore, dal punto di vista economico altamente a rischio, come quello del trasporto aereo capace di restituire solo il 3-4 % di ritorno profitto.

E nel ricercare la risposta vai la pena ricordare quanto già osservato circa l'attuale ruolo svolto dagli aeroporti, cioè da quel punto di appoggio di cui ogni vettore non può fare a meno. Gli scali oggi sono una vera e propria industria "a parte", essi non si ritengono corollari al servizio aereo, così come la stazione ferroviaria lo è rispetto al treno. In molti, troppi casi, essi sorgono solo sperando che il traffico verrà e in ogni caso, comunque, essi non sono gestiti dalle compagnie aeree che vi fanno scalo, e che potrebbero avere tutto l'interesse a mantenerli attivi, ma da società esterne che a pagamento rendono i servizi ai vettori.

Sono questi i motivi per cui sempre più di frequente capita di leggere sulla stampa di settore che un certo scalo è entrato in crisi perché un vettore ha sospeso i servizi. Ma la questione così formulata rasenta l'assurdo, dal momento che un vettore non può certo continuare ad operare servizi antieconomici solo per mantenere attivo uno scalo; sarebbe come se - tornando all'esempio ferroviario - una determinata linea fosse mantenuta aperta, anche se mancano i passeggeri, solo affinché la stazione non chiuda.

L'osservazione qui fatta parlando dello scalo minore, vale esattamente anche per gli aeroporti maggiori dal momento che se una Alitalia decide di spostare i propri voli da Fiumicino a Malpensa - a torto o ragione qui non interessa - la sua scelta non deve di certo essere influenzata dai riflessi economici che ciò può comportare per le casse del gestore.

D'altra parte spostando il punto di osservazione, così come i gestori non si sono mai preoccupati di quali impatti sulle economie dei vettori potevano avere gli aumenti tariffari da loro applicati con estrema facilità, non si ravvede il motivo per cui le aerolinee, a senso unico, debbano invece preoccuparsi di ciò che accade ad un aeroporto quando una o più rotte vengono chiuse.

L'accesa concorrenza fra scali spiega il perché periodicamente vengono diramate le classifiche circa i progressi compiuti dagli aeroporti italiani sul movimento passeggeri che ognuno di essi genera, ed è così che si spiegano anche le campagne pubblicitarie che le imprese aeroportuali pagano per pubblicizzare il loro scalo.

Ora non vi è dubbio che, come per le stazioni, è importante sapere quanti viaggiatori sono transitati in esse, altrettanto importante è conoscere quanti passeggeri sono stati movimentati in un determinato scalo, ma da qui a giustificare la concorrenza fra aeroporti, troppa strada ne corre.

E di fronte a questa accesa concorrenza fra gli scali, tutti crediamo dovrebbero trarne la preoccupante conclusione che forse sono attivi troppi aeroporti (e troppe compagnie aeree).

Ipotizziamo che un individuo abitante nei pressi della stazione "A" debba recarsi in "B"; egli non penserà mai di arrivare fino alla stazione "C" per prendere il treno.

L'unica eccezione a tale regola è che "A" si trovi equidistante fra le due stazioni per cui sarà indifferente per il viaggiatore recarsi in un luogo o nell'altro. Ma al di fuori di questa possibilità è evidente che ognuno si servirà per partire della stazione a lui più vicina.

In una tale fattispecie comunque il punto da ponderare è che le stazioni non sono in concorrenza fra loro, ma ognuna di esse "copre" un preciso territorio ed è al servizio della collettività che vi risiede.

Ora, dal momento che **non si può pensare di disseminare aeroporti nel territorio con la stessa capillarità con cui si possono aprire stazioni ferroviarie**, appare chiaro che la politica più saggia, anche dal punto di vista di impatto ambientale, sarebbe stata quella di limitarsi ad aprire pochi scali in punti realmente strategici che coprono bacini di traffico consolidati, avendo cura di collegare questi aeroporti con altri punti di scambio e di coincidenza sui quali vi sono opportunità di proseguimenti con il resto del mondo.

Così facendo è evidente che si sarebbe evitato di mettere gli scali in concorrenza fra loro, si sarebbe razionalizzata la rete dei collegamenti e, quasi certamente, si sarebbe ottenuto anche il risultato di evitare quel continuo *turn over* di vettori che sembra essere divenuta una costante fissa nello scenario del trasporto aereo regionale italiano.

Last but not least, vi è da ricordare come questa concorrenza fra scali non sia servita allo scopo principale cui avrebbe dovuto puntare, quella cioè di offrire agli utenti degli aeroporti, i vettori, tariffe differenziate fra uno scalo e l'altro in maniera da rendere l'uno economicamente più appetibile nei confronti dell'altro. Al contrario, la battaglia della competitività si è svolta e si sta svolgendo sull'aspetto del "cattura-passeggero" che, come abbiamo già osservato, ci sembra essere l'aspetto più discutibile su cui puntare.

Se è indubbio che è nato prima l'aereo dell'aeroporto è però innegabile che oggi, in troppi casi, le parti sembrano essersi invertite ed è proprio questa anomalia, una delle disfunzioni principali che ha contribuito ad affossare le economie dei vettori.

Qui di seguito riportiamo la lista delle compagnie aeree attive sui nostri settori domestici nell'anno 2001, comprendendo i fatti salienti che hanno contraddistinto l'anno. La lista include sia i vettori nuovi entranti, i vettori che sono usciti di scena, nonché le compagnie "stagionate". **Si invita il lettore a considerare che la lista non include quei vettori (e non sono pochi) che sono già usciti di scena prima del 2001.**

Scorrendo il lungo elenco, ma soprattutto prendendo conoscenza dell'estrema facilità con cui le nuove aerolinee entrano e escono di scena, il lettore avrà modo di meglio comprendere le considerazioni da noi fin qui svolte.

Air Alps

Compagnia austriaca con maggioranza acquisita recentemente da un gruppo di imprenditori altoatesini. È stata ufficialmente "lanciata" il 19 novembre 2001 all'aeroporto di Bolzano. Il vettore opererà dal prossimo marzo 2002 sulla tratta Bolzano-Roma. Con una flotta di cinque Dornier 328 la compagnia prevede di spostare l'operativo che aveva in Austria, per sviluppare una serie di collegamenti in uscita dallo scalo di Bolzano su varie città italiane.

Air Dolomiti

Fondata nel 1989 dal gruppo Leali, ha iniziato ad operare nel gennaio 1991 con il volo inaugurale Trieste-Genova, utilizzando i Dash 8-300 da 50 posti. Nel 1994 a questi velivoli fanno posto gli ATR 42 e dall'autunno di quell'anno la compagnia ufficialmente diventa il partner di Lufthansa. L'accordo con il vettore tedesco porta ad una intensificazione dei collegamenti fra i punti serviti in Italia e Monaco, secondo hub in Germania dopo Francoforte, della Lufthansa. Nel settembre del 1998 Air Dolomiti si aggiudica l'ambito premio della ERA, l'associazione dei vettori regionali europei, «1998/1999 ERA Airline of the Year Award».

Con il motto "indipendenza nell'integrazione" la Air Dolomiti è riuscita a fornire ottimi risultati sia operativi che finanziari, cosa non da poco in un settore che, come è noto, offre ben poche soddisfazioni ai suoi investitori.

Fra gli avvenimenti più salienti del 2001 da ricordare l'immissione in linea dei primi Canadair Regional Jet avvenuta sulla linea Linate-Berlino.

Il vettore chiude l'anno 2001 con 18 aerei in flotta e un +7% di trasportato.

Air Europe

(vedi anche Volare Group)

Nasce nel 1989 come la quinta diramazione della holding britannica Airlines of Europe. Le attività riferite ai soli voli charter iniziano il 19 dicembre 1989 con i Boeing 767/200 da Milano Malpensa.

Nel 1991 a seguito del fallimento della capofila britannica le azioni della compagnia vengono rilevate dai soci italiani e il vettore diventa il maggior operatore italiano di voli a domanda in particolare sul lungo raggio. Nel 1999 la compagnia apre i voli nazionali da Malpensa su Catania, Palermo e Napoli con gli Airbus A320. Dal 1° Aprile 1999 entra a far parte del Qualiflyer Group. Fa parte ora di Volare Group.

Air Italica

E' una compagnia che sul chiudersi dell'anno era in costituzione a Pescara da parte di imprenditori locali, la regione Abruzzo e la compagnia ungherese Malev.

Dovrebbe iniziare le attività dalla prossima primavera avvalendosi di velivoli (non ancora definitivamente confermati) DASH-8.

Air Italy

Compagnia controllata da un gruppo di imprenditori bresciani; è stata ufficialmente presentata con due conferenze stampa tenutesi il 2 e 3 luglio del 2001, ed ha inaugurato la propria attività il 27 agosto 2001 collegando Catania e Palermo con Genova utilizzando due velivoli Saab 2000; successivamente sono stati aperti collegamenti fra Palermo e Catania per Bologna.

Air One

Nasce nel 1983 a Pescara come Aliadriatica come scuola volo e servizio aerotaxi.

Il grande cambiamento avviene nel 1988 quando la maggioranza della compagnia viene rilevata dal gruppo Toto. Nel 1991 avvia i servizi regionali di linea con due Jetstream 31 da 18 posti.

Nel 1995 cambia nome diventando Air One, una trovata decisamente simpatica giocata sul doppio senso dell'airone, il volatile simbolo del vettore, e il numero uno aggiunto alla tradizionale "Air".

Nei primi nove mesi del 2001 Air One ha registrato un incremento del traffico passeggeri di linea del 12.1 ed un fatturato di 171 milioni di euro. L'utile netto è risultato pari a 1,76 milioni. I passeggeri trasportati sono stati 1.475.975. La flotta della compagnia è di 18 aeromobili Boeing 737, mentre i dipendenti - comprendendo anche la affiliata EAS - sono oltre 1.100.

Air Piemont

È il nome ancora non confermato di una nuova aerolinea di cui è circolato l'imminente varo in chiusura del 2001. L'iniziativa è partita dalla Regione Piemonte e fra gli imprenditori privati interessati vi è Franco Cimminelli già proprietario di una quota della Air Vallée. La flotta di avvio dovrebbe veder in linea almeno tre velivoli.

Air Sicilia

Decolla nel marzo del 1994 con l'intento di collegare le principali città italiane con le isole di Pantelleria e Lampedusa utilizzando l'aeroporto di Palermo come base di interscambio.

Recentemente il vettore ha annunciato di aver concluso un accordo commerciale di codesharing con Volare Group per l'esercizio dei voli da Catania e Palermo verso Fiumicino e Linate. La flotta della compagnia per il momento risulta formata da 1 ATR42 in quanto la gran parte dei voli sono operati con velivoli di altri vettori.

Air Vallée

Fondata nel 1987 sull'aeroporto di Aosta con lo scopo di assicurare servizi di aerotaxi e voli a domanda. Nel 2001 la compagnia ha avuto un vero e proprio "rilancio" annunciando l'aumento della flotta da due a cinque esemplari di Domier 328JET mentre sullo scalo di Bologna è stato costituito un nuovo hub.

Alidaunia

E' una compagnia di cui a torto poco si parla, ma che meriterebbe più spazio sulle cronache di settore. E' stata avviata nel lontano 1976 dove svolgeva operazioni di scuola volo e pubblicità aerea ma successivamente, dal 1984, ha iniziato le operazioni regolari di trasporto pubblico passeggeri in elicottero assicurando i collegamenti regolari tra Foggia e le Isole Tremiti.

Alisea

E' una compagnia charter, annunciata a Maggio del 2001, e che avrebbe dovuto prendere il via da Palermo avvalendosi di due Boeing 737 e un DC-10 per il lungo raggio.

Alitalia - Alitalia team

Con l'approvazione del piano biennale 2002-2003 la compagnia di bandiera si pone come obiettivo il pareggio di gruppo alla fine dell'anno 2003. Il risultato potrà essere ottenuto solo con interventi che prevedono il versamento della seconda e terza tranche del precedente aumento di capitale (380 milioni di euro). Il piano biennale prevede interventi di razionalizzazione del network e della flotta; compresi i 2500 esuberanti di personale già evidenziati dal contingency plan. Per la flotta è prevista la progressiva riduzione di 6 MD80, dei 7 Boeing 747 e la contemporanea acquisizione della gestione diretta dei 3 Boeing 767/300ER che erano passati alla Eurofly. Sono state sospese quattro rotte intercontinentali (da Milano per Hong Kong, Pechino, San Francisco; da Roma a Rio de Janeiro).

Alpi Eagles

Nasce nel 1996 con l'intento di dotare il triveneto di collegamenti aerei regolari.

Le attività di linea iniziano nel giugno 1996 collegando Verona e Venezia con Roma con due Fokker 100. Nei primi nove mesi dell'anno la compagnia ha registrato 500.000 passeggeri, numero che equivale a quello dell'intero anno 2000; l'utile lordo si avvicina ai quattro miliardi di euro mentre il fatturato ha superato i 63 milioni di euro. Nel dicembre scorso sono state inaugurate le nuove rotte Roma-Catania e la Venezia-Roma, mentre nel corso dell'anno sono stati anche inaugurati voli da Venezia e da Napoli su Madrid.

Azzurra

La compagnia nasce a Bergamo nel dicembre del 1995 grazie ad investitori locali e alla Air Malta che ne controlla il 49.

Le operazioni vengono avviate nel dicembre del 1996 con tre velivoli RJ85 che da Bergamo servono Ciampino, Parigi, Monaco e London City. L'anno 2001 ha visto

l'ingresso in linea di due nuovi B737-700, con i quali il vettore ha aumentato il numero dei collegamenti charter, in chiusura di anno sono stati annunciati tagli di personale e riduzioni delle attività charter a causa della situazione critica dell'area medio-orientale, settore dove l'aerolinea era molto attiva.

Besit

È ufficialmente uscita di scena nell'ottobre del 2001 allorché il gruppo romano Aeroservice ha acquistato i suoi assets. Il gruppo romano tramite la sua controllata Air Columbia ha acquistato anche i due Metroliner che costituivano la flotta del vettore. La Besit che era inizialmente attiva nel campo dei courier aveva tentato la strada dei collegamenti regionali con voli stagionali dallo scalo di Tortolì.

Blue Line

Si tratta di un vettore annunciato nel luglio del 2001, il quale dovrebbe operare nel 2002 con aeromobili ATR42 dallo scalo di Pantelleria.

Blue Panorama

Fondata nel dicembre 1998. Nei primi due anni di attività la compagnia charter italiana, l'unica veramente privata, come tiene a sottolineare il suo presidente Franco Pecci, ha trasportato circa 800.000 passeggeri per conto dei più importanti tour operator nazionali.

La flotta è costituita da Boeing 737 con i quali vengono effettuati voli a domanda per le maggiori destinazioni turistiche europee e nel bacino del mediterraneo, oltre a voli di linea per l'Ucraina.

Nel corso del 2001 è variato l'assetto azionario che è ora controllato per 2/3 da Distal & ITR Group la quale ha rilevato il 33% in mano al comandante Sandro Giulianelli.

Il 31 ottobre scorso l'aerolinea ha annunciato di essere divenuta sponsor istituzionale della Juventus Football Club.

Brixia Airways

La compagnia, marchio del broker aeronautico Hello Fly, ha attivato nell'estate del 2001 collegamenti da Brescia a Olbia e Elba. Sta pianificando i suoi piani per la prossima stagione estiva durante la quale si prevede la sostituzione dei due Cessna Caravan con aeromobili ATR42. I velivoli oltre che per i collegamenti fra Brescia e Milano sull'Elba saranno anche impiegati per nuovi servizi su Lampedusa e Pantelleria.

Eagle Aviation Italia

Vettore che aveva iniziato le operazioni sull'aeroporto di Cuneo. Ha improvvisamente sospeso le operazioni a Gennaio del 2001.

Eureca

Vettore bergamasco che nel 1991 inizia l'attività charter passeggeri utilizzando Metroliner da 19 posti. Nel corso degli anni successivi la compagnia si cimenta su varie rotte fra cui i collegamenti con l'Elba, la Cuneo-Roma, la Rimini-Malpensa.

Eurofly

Il vettore prende il volo nel 1989 all'interno del gruppo Alitalia con l'obiettivo, non certo nuovo per la compagnia di bandiera, di dotare il gruppo AZ di una propria affiliata charter.

Nel corso del 2001 la compagnia ha preso possesso dei nuovi Airbus A320 mentre due dei tre Boeing 767 sono tornati sotto la linea dell'Alitalia. Il terzo rimarrà in servizio charter fino alla prossima primavera.

Federico II Airways

La compagnia nasce a Foggia nel Febbraio del '98 con i voli che iniziano il 16 novembre dello stesso anno sulla rotta Foggia-Roma, Bologna e Palermo. L'aereo è un Dornier 328 cui fa seguito nel maggio del '99 un secondo esemplare, in apertura d'anno (2001) i voli erano stati sospesi ma venivano ripresi il 22 marzo. Dal settembre 2001 i voli sono stati nuovamente sospesi. Su questa vicenda è intervenuta anche l'ANPAC, il sindacato maggioritario dei piloti italiani, la quale in un suo comunicato ha dichiarato che *«la necessaria autorizzazione ad operare rilasciata a suo tempo alla compagnia dagli enti nazionali competenti, sia stata concessa senza porre particolare attenzione agli aspetti organizzativi, finanziari e di mercato, facendo affidamento sul possibile intervento degli enti municipali, trascurando invece il reale posizionamento di Federico II considerato l'onere finanziario dell'intera operazione.»*

Free Airways

Nata a fine anno da una iniziativa della Air Sicilia, la compagnia dispone di due MD-80 ex Eurofly i quali sono stati noleggiati dalla Air Sicilia.

Gandalf

II vettore nasce a Bergamo nell'aprile del 1998 sulla scia delle polemiche che avevano allora accompagnato il trasferimento obbligatorio dei voli di tutti i vettori da Linate a Malpensa. Il progetto era quello di offrire agli utenti del bacino del milanese e del bergamasco l'opportunità di voli in uscita dallo scalo di Orio Al Serio in alternativa alla Malpensa.

Nel corso del 2001 la compagnia ha annunciato di aver ottenuto l'approvazione, quale impresa di manutenzione dello JAR45 che autorizza il vettore a eseguire interventi di manutenzione su aeromobili passeggeri e merci.

Nell'assemblea degli azionisti svoltasi il 23 novembre scorso sono stati prese importanti decisioni per il recupero della situazione economica, fra cui la riduzione del capitale sociale in misura corrispondente alle perdite maturate al 30 settembre 2001, ed un contemporaneo aumento di capitale mediante emissione di nuove azioni.

Goldwing Airlines

La compagnia che aveva iniziato le operazioni dallo scalo di Tarante utilizzando anche aeromobili della Med Airlines era stata costretta a sospendere le operazioni su intervento dell'Enac. A maggio era previsto l'arrivo del Bae 146 con il quale la compagnia avrebbe dovuto iniziare le operazioni.

Il 30 agosto la compagnia ha registrato l'ingresso nel proprio capitale del nuovo socio Finakom AG. Oltre ai voli per Roma e Milano la compagnia intende aprire collegamenti charter per il nord Africa.

Italair

Nata nel 1996, iniziava le operazioni il 25 agosto 1997 con il volo Alghero-Pisa. Seguivano collegamenti da Alghero a Bologna, da Genova a Roma, da Napoli a Pisa e da Cuneo a Roma.

Nel gennaio 1999 la compagnia sposta la base tecnica da Napoli a Pisa, mentre vengono potenziati i collegamenti da/per Alghero.

Italy First

Fondata nel 1998 dall'imprenditore Stefano Pataconi con l'obiettivo di creare un vettore che servisse lo scalo di Rimini. Inizia le attività nel 1999 utilizzando due velivoli ATR42. Il 4 ottobre di quest'anno l'imprenditore fondatore è scomparso in drammatiche circostanze gettandosi con la propria auto nelle acque del porto di Rimini. La compagnia dopo vari tentativi di iniziare collegamenti regolari da Rimini si era dedicata al noleggio dei suoi velivoli ad altre compagnie. Attualmente i due ATR42 volano in wet lease per conto della Meridiana.

Lauda Air

Prende il via a Milano nel settembre del 1990, ma solo nel dicembre dell'anno 1993 inizia le operazioni con un Boeing 767/300ER. Nel dicembre del 1998 il vettore inaugura il suo primo collegamento di linea a lungo raggio sulla rotta Milano-Santo Domingo. Nel corso dell'anno 2001 il vettore ha aumentato i servizi sul settore di linea inaugurando servizi diretti fra Milano e lo Sri Lanka e fra Milano-Male.

A fine maggio sono inoltre avvenute sostanziali ristrutturazioni ai vertici della compagnia.

Marco Polo

È una compagnia, creata dal gruppo Alpitour, di cui si è parlato nell'estate del 2001. La compagnia dovrebbe attivarsi nel settore charter.

Med Airlines

Costituita nel febbraio 1997, ad opera di un gruppo di imprenditori siciliani, la compagnia aveva iniziato ad operare nell'ottobre del 1997 sulle rotte Parma-Roma-Palermo e da Palermo per Lampedusa e Pantelleria. Nel gennaio del 1998 la MED è il primo vettore italiano ha mettere in linea il SAAB 2000. A febbraio del 2001 la compagnia è stata posta in stato di fallimento.

Meridiana

Fondata nel marzo 1963 con il nome di Alisarda con l'obiettivo di favorire gli investimenti turistici in Costa Smeralda.

L'attività inizia con due Beech 45 da otto posti cui seguono i Nord 262. Nel 1986 Alisarda dette vita alla compagnia regionale Avianova che con una flotta iniziale di due ATR42 aprì numerose rotte domestiche.

Questa compagnia fu poi ceduta al gruppo Alitalia. Nel 1991 aprì una propria base operativa sullo scalo di Firenze e nel settembre di quell'anno la denominazione sociale cambiò in Meridiana. L'anno 2001 è stato archiviato con 3,3 milioni di passeggeri trasportati pari ad una quota nazionale di circa il 17%. La compagnia è il secondo vettore nazionale per numero passeggeri trasportati.

Minerva Airlines

La compagnia decolla a Catanzaro nel 1995 per iniziativa del gruppo imprenditoriale Mancuso. L'obiettivo è quello di attivare collegamenti regolari dalla Calabria, Crotone in particolare, verso Roma e Milano. Ma successive valutazioni fecero spostare la base dell'aerolinea a Padova e quindi a Trieste.

Ha operato essenzialmente voli per conto dell'Alitalia Express. Con l'attivazione dell'attuale orario invernale avviato dal 28 ottobre scorso il vettore, il quale in pratica opera un mix di wet lease e di code sharing in collaborazione con Alitalia, ha aperto numerosi nuovi collegamenti fra i quali ricordiamo il Rimini-Fiumicino, il

Trieste-Napoli, il Trieste-Genova e il Parma-Roma operato in concorrenza con la Gandalf.

Mistral Air

Vettore courier che opera nell'ambito della rete TNT. Il 1° aprile del 2001 il vettore ha preso possesso della nuova sede sull'aeroporto di Roma-Ciampino. Sempre nel corso del 2001 il vettore ha acquistato il simulatore di volo AL200 il quale permette l'addestramento su varie tipologie di turboelica compresi gli ATR42.

National Jet Italia

Compagnia "franchisee" della British Airways in Italia, il vettore ha improvvisamente cessato le operazioni il 9 novembre scorso, dopo un anno di attività frenetica. Fra gli avvenimenti più importanti da ricordare l'inizio delle operazioni fra Fiumicino e Linate che erano state attivate il 28 febbraio e che ponevano la compagnia in diretta concorrenza con l'Alitalia e l'AirQne.

Neos

Si tratta di una nuova compagnia aerea charter italiana che dovrebbe iniziare ad operare nel 2002. La compagnia è stata ufficialmente annunciata nel settembre dello scorso anno dalla IFIL e dal gigante del turismo tedesco Preussag. La denominazione deriva dalle iniziali dei quattro punti cardinali Nord-Est-Ovest-Sud.

Panair, Compagnia Aerea Mediterranea

Compagnia aerea con basi operative su Ciampino e Palermo, nel passato dedicata essenzialmente alle attività di aerotaxi e scuola di volo, ha firmato nel giugno 2001 un lettera di intento per il noleggio di un Boeing 737-300 con il quale è entrata nella attività charter. Proprio in chiusura del 2001 il vettore è entrato in possesso del secondo aeromobile B737 serie 400, utilizzato in precedenza dalla National Jet Italia.

Sifly

Fondata a Palermo il 31 dicembre 1998 da un gruppo di investitori privati e da ex-dirigenti della Air Sicilia e Med Airlines. Nel luglio del 1999 la compagnia riceve il suo primo ATR42 con il quale vengono fra l'altro attivati voli regolari fra Roma-Ciampino ed Alberga.

La compagnia ad aprile ha restituito i due ATR42 al consorzio ATR ed al loro posto ha noleggiato due Metro23 della Besit ed un ATR72.

La situazione economica è andata progressivamente peggiorando e in agosto sono partite le lettere di licenziamento ai propri dipendenti.

Sixcargo

Nata nel febbraio del 2001 da una iniziativa bresciana, la compagnia ha direttamente puntato sul traffico merci. Ha ricevuto il 26 maggio del 2001 il suo primo Fokker 27 cui dovrebbero far seguito i Boeing 737.

Southwest Express

È una compagnia low cost annunciata nell'estate del 2001 da parte del comandante Urano Simboli. La formula della compagnia è quella di mettere al primo posto i dipendenti, al secondo i clienti e poi gli azionisti.

Volare Airlines (vedi Volare Group) Volare Group

Formata nell'anno 2000 ha dato praticamente vita al primo gruppo privato italiano nel settore del trasporto aereo grazie all'unione di Air Europe e di Volare Airlines. Con una flotta di 23 velivoli (3 B767, 2 B777, 17 A320 e 1 A321) è ora una delle compagnie italiane più "dotate" che suddivide la sua attività sia sul settore di linea come su quello charter. In chiusura d'anno è stato annunciato un sostanziale potenziamento del network, mentre in considerazione della situazione del gruppo Swissair e delle condizioni generali del trasporto aereo, è stato deciso di rinviare l'avvio dei collegamenti da Milano-Linate e Venezia per Madrid che avrebbero dovuto iniziare il 1° dicembre.

*[di **Antonio Bordoni** per Travelling Interline]*