

# Lo scontro tra emiri lascia a terra il Qatar

**LA COMPAGNIA DI DOHA, CAUSA IL BLOCCO AEREO DECISO DALLE ALTRE MONARCHIE DEL GOLFO E DALL'EGITTO, DEVE ALLUNGARE LE ROTTE CON UN AUMENTO NOTEVOLE DEI COSTI: ERA IN LIZZA PER DIVENTARE LA MIGLIORE DEL MONDO ORA TEME IL CRACK**  
**Ettore Livini**

L'aspirante regina dei cieli mondiali - complice il colpo di scena di una ex-bella favola virata in tragedia - rischia all'improvviso di tornare Cenerentola. La crisi del Golfo, con il Qatar isolato e travolto dalle sanzioni dei vicini (Arabia Saudita, Emirati arabi uniti, Bahrein ed Egitto) ha riportato infatti all'improvviso con i piedi - e anche molti aerei - per terra la Qatar Airways. Fino a poche settimane fa il vettore guidato dal vulcanico Akbar Al Baker era l'*enfant prodige* dell'aviazione civile mondiale. Giovane - 23 anni - ma diventato grande molto presto, capace di conquistare per tre volte negli ultimi sei anni il titolo di miglior aerolinea del mondo, rilevare il 20% di British Airways e Iberia e di fare paura ai colossi americani.

Nell'ultima settimana il sogno di Qatar è diventato un incubo. I quattro rivali sunniti hanno chiuso i loro aeroporti ai suoi voli. Arabia Saudita e Bahrein hanno addirittura vietato il passaggio nel loro spazio aereo. È l'operativo della compagnia di Doha è andato in tilt. Il 10% dei collegamenti giornalieri (quelli con i vicini) è stato cancellato mentre il management ha fatto i salti mortali per tenere in piedi i delicati meccanismi delle tratte a lungo raggio. Un corto circuito che rischia di avere conseguenze pesantissime: il giro d'affari del gruppo - calcola la società di consulenza Frost & Sullivan - rischia di veder andare in fumo il 30% del fatturato. Il management ha fatto quadrato attorno ai voli intercontinentali per salvare almeno le connessioni nell'hub del Golfo dei suoi clienti internazionali - solo dall'Italia transitano circa 800mila passeggeri l'anno - e non dare il colpo di grazia al proprio operativo. Ma il rischio è che senza una soluzione rapida dell'impasse diplomatico la situazione si avviti con conseguenze inimmaginabili. Mettendo a rischio anche le strategie di crescita tra cui l'acquisto in Italia del

49% di Meridiana.

La guerra (per fortuna solo a parole e misure commerciali) del Golfo è stata per il piccolo emirato e per la sua aerolinea un fulmine a ciel sereno: l'aeroporto di Doha, dove lo scorso anno sono passati 37 milioni di viaggiatori, cresceva ancora ad aprile del 14% sull'anno precedente. Il quadro ora è completamente diverso. Lo spazio aereo gestito dal Qatar è piccolissimo (e arriva solo ai 25mila piedi, 8mila metri, di altezza) ed è circondato da quello dei rivali. L'International Air Transit agreement del 1944 obbliga tutti i firmatari a garantire il passaggio agli altri paesi che hanno aderito. Riad però non l'ha mai firmato e da qualche giorno impedisce il sorvolo ai jet con la livrea del Qatar. Lo stesso hanno fatto - con il rischio di andare incontro a sanzioni - gli Emirati uniti.

Le conseguenze sono devastanti per la società di Al-Baker: tutti i suoi voli verso l'Europa devono seguire un solo corridoio obbligato attraverso lo spazio aereo del Bahrein prima di raggiungere i cieli dell'Iran, che ha messo a disposizione le sue rotte al 100%. Morale: molti voli della Qatar Airways hanno dovuto allungare di diversi minuti la loro percorrenza, bruciando benzina e tempo e con il rischio di non rispettare le connessioni (anche se per ora tutto sembra funzionare bene lo stesso). Quelli per Roma per dire, che una volta seguivano una linea retta sorvolando Arabia Saudita e Il Cairo per poi piegare lievemente a Nord verso la capitale italiana, sono costretti ora a circumnavigare l'Iraq sopra l'Iran, piegare in Turchia e poi proseguire verso il Belpaese. Impiegando circa una decina di minuti in più. Ancora più grave è il nodo delle rotte per l'Africa centrale, costrette a una deviazione lunghissima che ha aggiunto anche 40 minuti di percorrenza ad alcune tratte. E visto che ogni minuto di volo in più significa un consumo maggiore pari a oltre 100 chili di kerosene, il costo pecuniario delle nuove rotte è evidentemente altissimo.

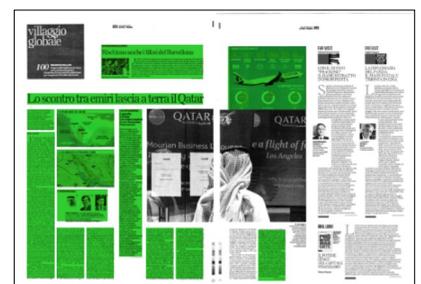
Un altro problema è quello dello stop ai collegamenti con i quattro vicini. Qatar Airways - causa un bacino domestico molto ridotto pari al 10% del totale - ha sempre generato importanti flussi di entrate intercettando il

traffico intercontinentale degli uomini d'affari in viaggio da Arabia Saudita, Abu Dhabi e Bahrein. Mercato che ora si è completamente prosciugato.

La speranza della società è che la situazione si sblocchi presto. Anche perché il corto circuito diplomatico del Golfo ha fatto piovere sul bagnato. Le tre grandi aerolinee mediorientali (oltre a quella qatarina, Emirates ed Etihad) vivono momenti difficili. Il Muslim ban di Donald Trump e lo stop ai laptop sui voli in arrivo da queste aree ha già messo sotto pressione i margini. I profitti sono scesi ai livelli minimi degli ultimi sette anni e tutti hanno rivisto le proprie strategie di crescita.

Doha su questo fronte era stata fino a poco tempo fa l'eccezione virtuosa: quest'anno aveva aggiunto 26 nuove città contro le due di Emirates e le zero di Etihad, superando tra l'altro Emirates come numero d'aerei in flotta. Non solo: la sua strategia di alleanze si era rivelata finora molto più efficace di quella dei rivali, con Dubai impegnata a cercare di restare da sola e indipendente ed Etihad impelagata nella palude europea a causa dei due sfortunati investimenti in Air Berlin ed Alitalia. Al Baker pareva invece aver fatto Bingo ritagliandosi un posto al sole con il 20% di Iag (la casa madre di British Airways e Iberia) e con il 10% di Lan, la maggior compagnia aerea sudamericana. Nel mirino è entrata anche ora l'italiana Meridiana, con l'accordo di massima per rilevare dall'Aga Khan il 49% del vettore sardo.

Che ne sarà ora di questi progetti? Il rischio, ovvio, è che finiscano in stand-by. I vertici di Qatar Airways per ora hanno confermato tutti i propri impegni, compreso quello tricolore. Trincerandosi però nel quartier generale e concentrando tutte le energie per affrontare la drammatica situazione di queste ore, sperando sia solo una nuvola passeggera. I sogni di grandezza di pochi



mesi fa sono però stati ridimensionati. Con diversi aerei nei parcheggi a terra in queste ore, impossibilitati a servire le tratte "domestiche" tra ex alleati del Golfo, i nuovi ordini già in portafoglio con Airbus e Boeing potrebbero venir rallentati. E anche gli ambiziosi programmi di crescita all'estero potrebbero essere sforbiciati nel nome della prudenza.

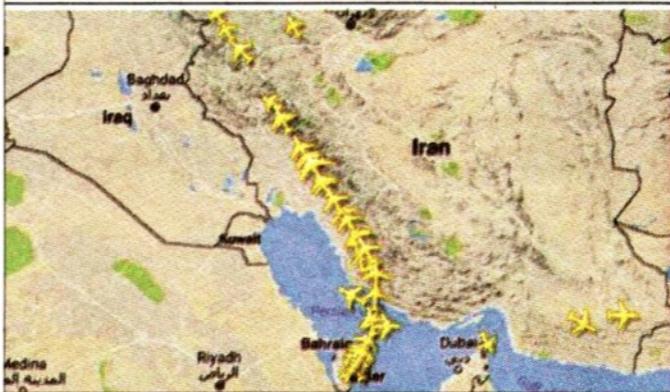
Tutto dipende dall'evoluzione della situazione geopolitica nell'area nelle prossime settimane e da un fattore esogeno da non sottovalutare: le grandi compagnie americane stanno facendo pressione su Trump perché approfitti del momento di debolezza dei loro rivali del Golfo (sussidiati da petrodollari pubblici, accusano loro) per metterli in ginocchio definitivamente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LO SPAZIO AEREO DEL QATAR**



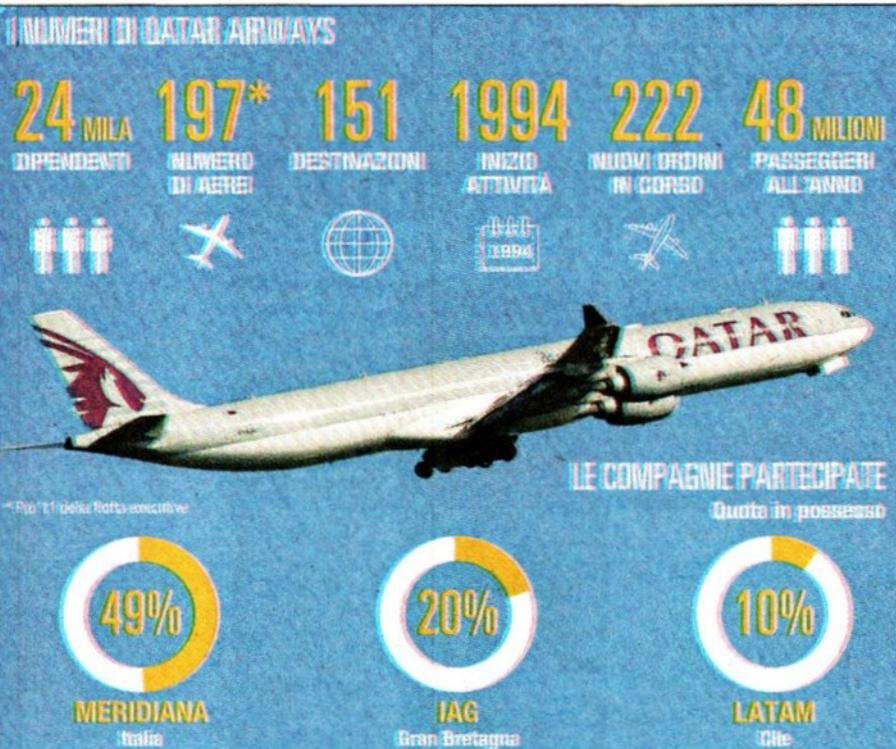
**LA VIA OBBLIGATA ATTRAVERSO L'IRAN**



**(I PERSONAGGI)**



**Akbar Al Baker**, ceo della Qatar Airways (1); lo sceicco del Qatar **Tamim bin Hamad Al Thani** (2); il primo ministro dello stesso Qatar, esponente anch'egli della famiglia regnante, **Abdullah bin Nasser bin Khalifa Al Thani** (3)



**[SPONSORIZZAZIONI]**

# Rischiano anche i tifosi del Barcellona



Sponsor del Barcellona è Qatar Air

**I**l Qatar, l'abbiamo appreso in questi giorni, è proprietario e sponsor di mezza Europa, dalla Costa Smeralda a squadre di calcio del livello del Barcellona. Ora però per i fan di Leo Messi che vanno in vacanza negli Emirati sarà meglio riporre la casacca blaugrana nel cassetto. Perché si rischia il carcere, sino a 15 anni. E anche l'Arabia Saudita promette la galera a chi strizza l'occhio a Doha. Non è ancora un embargo nei confronti della squadra spagnola, che conta milioni di appassionati in Medio Oriente, tra Emirati Arabi, Bahrein e gli altri, ma a questo punto il pericolo esiste. Così come la Fifa ha già cominciato a esplorare alternative per il Mondiali del 2022 che dovrebbero svolgersi proprio in Qatar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## **[LA SITUAZIONE]**

### **L'appello a Trump e le rassicurazioni di non finanziare il terrorismo**

Nelle immagini qui a fianco, la difficilissima situazione del Qatar, praticamente isolato dai Paesi arabi ad esso ostili, e l'unica rotta possibile per i suoi aerei, attraverso l'Iran. Una situazione di evidente insostenibilità per l'emirato del Golfo. Le ultime notizie parlano di una richiesta di aiuto e mediazione da parte dello sceicco regnante al-Thani allo stesso presidente Trump. «Sarà un aiuto cruciale - ha detto l'ambasciatore del Qatar, Meahl bin Hamad al-Thani, imparentato con la famiglia reale, a Washington dopo il colloquio con il presidente americano - e noi crediamo nella sua abilità di

ricomprare la crisi». Per ora ambasciate, confini e spazio aereo restano bloccati fra l'emirato e gli altri Paesi del Golfo che hanno seguito, oltre all'Egitto, l'indicazione di "bando" da parte dell'Arabia Saudita. Intanto la stessa amministrazione americana si era già mossa per rassicurare l'emirato qatarino sulla stabilità dell'importante base che il Pentagono gestisce, con 10 mila truppe americane, vicino Doha, da dove partono tutte le operazioni americane in Medio Oriente comprese quelle contro l'Isis. In particolare, nel suo colloquio alla Casa Bianca, l'ambasciatore ha rassicurato Trump che, a proposito di un controverso pagamento pare di un miliardo di dollari per riavere indietro 26 connazionali che erano stati rapiti in Iraq, il Qatar «non ha dato i soldi in mano ai terroristi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA