****

 **CONSOLIDAMENTO INARRESTABILE NEI CIELI D’EUROPA**

Nell’indifferenza generale prosegue in Europa il fenomeno del consolidamento fra compagnie aeree il quale sta facendo *tabula rasa* del concetto di concorrenzialità e di selezione del prodotto, mettendo a nudo un evidente problema dei vettori: **da soli non si arriva da nessuna parte**.

 E’ un dato di fatto: prima che la deregulation prendesse il via, ogni nazione aveva la sua compagnia di bandiera, poi col passar degli anni è stato il più completo rimescolamento. Il primo passo -quello che potremmo definire il 2.0- è consistito nel creare le alleanze e sono così nate la **Star Alliance** (1993, Lufthansa/United), **One World** (1999, British Airways/American) , **Skyteam** (2000, Air France/Delta). Ai vertici di queste formazioni, non è certo un caso, troviamo il binomio *una grande compagnia europea e una grande compagnia a stelle e strisce*, ovvero le due regioni più consistenti dal punto di vista del traffico, poi nel corso degli anni si è assistito ad una miriade di aggiunte e di transfughe fino ad arrivare ai nostri giorni e trovare Star Alliance che conta 25 membri attivi (“full members”) Sky Team con 19 membri, One World che ne conta 13.

Ma questo mischiar le carte in tavola che fra l’altro è la ragione per cui nei tabelloni aeroportuali vediamo, come i pani e pesci evangelici, un volo moltiplicarsi in molteplici voli non è bastato; in un mondo che si definisce globalizzato bisognava andare oltre. Dopotutto una alleanza svolge i suoi effetti pratici sui collegamenti, su una virtuale espansione del network delle aerolinee, ma all’atto pratico non permette ad una aerolinea di poter meglio controllare e dirigere ciò che fa l’altra compagnia. Ed è così che il successivo passo è stato la formazione dei gruppi dei quali ne contiamo, guarda caso, nuovamente tre.

Non giriamoci troppo intorno. Il numero tre corrisponde ai tre poli europei che hanno preso il sopravvento in questa nuova Europa post-deregolata: **Londra-Parigi-Francoforte**. Ci troviamo alle prese con un'altra fase nella storia delle compagnie aeree più simile al capitalismo monopolistico, un sistema caratterizzato da scarsa concorrenza e poche scelte, particolari non certo secondari se pensiamo che si tratta di un servizio essenziale per spostarsi da un luogo all'altro.

Ma, come detto, la formazione delle tre alleanze, tutt’oggi ancora vigente, non è bastata. La nascita e il sopravvento delle compagnie low cost che hanno fatto man bassa del traffico a medio e corto raggio hanno reso le compagnie tradizionali -quelle che per intenderci controllavano i cieli del mondo- più fragili, compromettendo il revenue che esse traevano allorché costringevano il passeggero che originava dagli scali domestici “secondari” a dirigersi sul loro hub e da qui imbarcarsi sulle destinazioni internazionali. E’ dall’avvio di Ryanair e di easyJet (anni novanta) che la crisi finanziaria dei vettori tradizionali ha iniziato ad acuirsi costringendoli a ricorrere a consolidamenti e mergers. Ed eccoci quindi giunti a prendere atto di come Francoforte, Parigi e Londra siano oggi la sede di raggruppamenti che hanno ulteriormente ridotto la concorrenzialità nei cieli europei.

A Francoforte troviamo il **Gruppo Lufthansa** che comprende ben tre ex vettori di bandiera (Brussels Airline, Swiss International, Austrian), a Parigi troviamo il gruppo **Air France/Klm**, a Londra troviamo il gruppo **IAG** (British Airways e Iberia). Delineato così lo scenario, quali sono in Europa le compagnie indipendenti che rimangono fuori da questo schema? Ne individuiamo quattro: Grecia, Italia, Portogallo e Scandinavia. Puntiamo la lente di ingrandimento su ognuno di essi.

**Grecia.** Fallita la sua storica compagnia di bandiera Olympic Airways, dopo varie traversie il governo ellenico non ha voluto rifondare alcuna aerolinea nazionale pubblica. Esclusivamente formata da capitali privati, fondata dal miliardario greco Theodore Vassilakis, ha così preso il volo nel 1999 la Aegean Airlines, la quale guardandosi bene dal puntare sulle rotte intercontinentali, è rimasta nel corto/breve raggio e sta registrando risultati positivi. Anche la vita di questo nuovo vettore non è stata facile. Nell’anno 2010, iniziarono a circolare le prime voci riguardanti un'eventuale fusione tra Aegean e [Olympic Air](https://it.wikipedia.org/wiki/Olympic_Air). Ma la fusione venne bloccata nel gennaio [2011](https://it.wikipedia.org/wiki/2011) dall'[Antitrust](https://it.wikipedia.org/wiki/Antitrust) della [Commissione europea](https://it.wikipedia.org/wiki/Commissione_europea) secondo la quale la fusione avrebbe creato una situazione di "quasi-monopolio" nel trasporto aereo della Grecia, con la nuova compagnia aerea che avrebbe controllato oltre il 90% del mercato del trasporto aereo nazionale greco. La Commissione Europea era inoltre convinta che la fusione avrebbe portato a un aumento delle tariffe per l’utenza ellenica. Aegean oggi fa parte di Star Alliance ed ha chiuso l’esercizio 2023 con un profitto netto di 168,7 milioni di euro. La compagnia non si definisce low cost ed ha trasportato nell’ultimo esercizio oltre 15 milioni di passeggeri.

**Italia**. La situazione è nota. Ad essa abbiamo dedicato varie Newsletters. Ita Airways partita il 15 ottobre 2021 è in trattativa con Lufthansa che ha già presentato un suo piano di acquisto. La trattativa è attualmente in una fase di stallo a causa di una riduzione sul prezzo richiesta in queste ultime ore dal colosso tedesco. La compagnia italiana rappresenta il tipico esempio di come oggi una compagnia che intenda volare sull’intercontinentale, oltre che sul medio e corto raggio, ha l’impellente necessità di far massa con un altro vettore se vuole rimanere sul mercato.

**Portogallo.** In questo Paese ancora vola la storica compagnia TAP Air Portugal fondata nell’immediato dopoguerra. L'attuale governo portoghese ha presentato piani per la riprivatizzazione della compagnia aerea in quanto la [Corte dei Conti portoghese](https://en.wikipedia.org/wiki/Portuguese_Court_of_Audits) è stata molto critica nei confronti dell'intervento pubblico su TAP avvenuto nel 2015. La compagnia fa parte di Star Alliance ed è attualmente oggetto di un forte interessamento sia da parte di Lufthansa, sia da parte del gruppo IAG e infine è arrivata anche una offerta di Air France-Klm che, sarebbe disposta ad acquisire fino al 49% del pacchetto azionario. Per tutti e tre i gruppi in lizza il tesoretto di Tap Air Portugal è rappresentato dalla sue rotte verso il Sud America e una invidiabile posizione di primissimo piano che ha conquistato negli ultimi anni, tanto da diventare un partner di grande appeal. Nell’esercizio 2023 la compagnia ha prodotto un profitto netto di 177 milioni di euro.

**Paesi Scandinavi (SAS)**. Anche questa area europea non rimane esente da tentativi di “abbordaggio”. La SAS è una compagnia multinazionale che rappresenta Danimarca, Norvegia e Svezia. A causa dell'insuccesso del lungo piano di ristrutturazione, ulteriormente ostacolato dalla [pandemia di Covid-19](https://it.wikipedia.org/wiki/Pandemia_di_Covid-19) e da scioperi del personale, il [Governo svedese](https://it.wikipedia.org/wiki/Governo_della_Svezia) annunciò nell'aprile 2022 che non avrebbe più versato altri fondi nella compagnia, che è quindi divenuta insolvente. Il 5 luglio di quell’anno SAS ha ufficialmente attivato la procedura del [Chapter 11](https://it.wikipedia.org/wiki/Chapter_11) negli Stati Uniti. Nel tentativo di tornare in attivo, la compagnia ha intrapreso numerose misure come la restituzione di alcuni aeromobili in [leasing](https://it.wikipedia.org/wiki/Leasing) e la ricerca di un nuovi investitori.

Nell'ottobre 2023 il gruppo [Air France-KLM](https://it.wikipedia.org/wiki/Air_France-KLM) ha annunciato l'interesse ad acquistare il 19,9% delle azioni di SAS, collaborando con altri investitori al suo rilancio. L'operazione è stata approvata dalla Commissione europea il 28 giugno 2024. In seguito, la nuova proprietà ha azzerato i debiti, consentendo l'uscita dal Chapter 11. Tra le conseguenze, SAS a partire dal 1º settembre 2024 è uscita da [Star Alliance](https://it.wikipedia.org/wiki/Star_Alliance), di cui era uno dei membri fondatori, per entrare in [SkyTeam](https://it.wikipedia.org/wiki/SkyTeam).

Il probabile futuro prossimo vedrà la SAS confluire nel gruppo AF/KL, la ITA Airways passare sotto Francoforte, la TAP contesa tra Parigi e Francoforte, rimane in bilico solo la compagnie ellenica Aegean la quale comunque anche se pende dalla parte di Francoforte in ragion delle non poche infrastrutture aeroportuali elleniche controllate da società tedesche, potrebbe decidere di rimanere in uno splendido isolamento grazie al suo modello di compagnia regionale e non intercontinentale.

Questo che vi abbiamo descritto è l’attuale stato dell’aviazione commerciale in Europa. Se ben ricordiamo i padri fondatori della deregolamentazione avevano detto che la loro rivoluzione avrebbe portato ad un incremento della concorrenza, in realtà non solo ciò non è avvenuto, ma possiamo affermare che la trasformazione concretamente occorsa non era stata predetta da alcuno. **L’aviazione commerciale si è spaccata in due filoni ben distinti. Da una parte troviamo quelle che una volta erano le regine del cielo le quali oggi per rimanere sul mercato debbono fare massa critica fra loro, dall’altra le compagnie low cost le quali in modalità di conduzione indipendente chiudono i loro bilanci in attivo senza dover ricorrere a mergers o fusioni.**

[***www.Aviation-Industry-News.com***](http://www.Aviation-Industry-News.com)

*11/11/2024*