***Aviation Industry News***

 **L’EUROPA E I SUOI MEGAGRUPPI**

Nel nostro continente siamo arrivati al capolinea del lungo percorso compiuto dal consolidamento europeo delle aerolinee di bandiera. D’altra parte non c’è da stupirsi affatto dal momento che, quando la deregolamentazione prese il via, prima negli Usa e poi in Europa, erano stati in molti a dirlo: *la deregulation porterà le compagnie aeree alla concentrazione, all’oligopolio.* Ed eccoci quindi giunti all’appuntamento con l’epilogo del processo.

**Lufthansa** è ormai prossima ad acquisire il 41% di ITA Airways, **Air France-KLM** sta acquisendo una partecipazione del 20% in Scandinavian Airlines (SAS) e **International Airlines Group (IAG)** sta assumendo la piena proprietà di Air Europa. TAP Air Portugal è l'ultimo importante tassello del puzzle da mettere a posto. Tutte le compagnie di bandiera che una volta si facevano la concorrenza ora le ritroviamo raggruppate in megagruppi fatto che, potete starne certi, non fa bene alla concorrenzialità.

La SAS, va ricordato, è appena uscita dal Chapter 11 (bancarotta) nel quale era entrata nel 2022; l'investimento di 1,2 miliardi di dollari del consorzio Air France-KLM per una partecipazione nella compagnia di bandiera scandinava è stato approvato da un tribunale fallimentare del distretto di New York, facendo uscire la compagnia aerea dal capitolo 11. Grazie a queste novità, il consorzio di Air France-KLM, il governo danese e i gruppi di investimento Castlelake e Lind Invest diventeranno i principali azionisti della storica compagnia anch’essa nata -come Alitalia- nell’immediato secondo dopoguerra. Ovviamente ciò significherà l’uscita da Star Alliance e l’entrata sotto Sky Team.

Se per le compagnie di bandiera è questo l’attuale scenario, completamente differente è la situazione nel comparto delle low cost (LCC) le quali di accorpamenti e fusioni, almeno per il momento, non ne vogliono sentir parlare.

Quindi la TAP Air Portugal è l’ultima preda da accalappiare. Chi la prenderà? La compagnia attualmente fa parte di Star Alliance, l’alleanza capitanata da Lufthansa. Nel 2022 il vettore portoghese ha dichiarato un profitto di 65 milioni di euro, trasportando 13.8 milioni di passeggeri. La compagnia ha attraversato periodi decisamente negativi in particolare a seguito all'indipendenza di Angola e Mozambico allorché l'importanza del mercato africano diminuì enormemente; fu proprio a causa del calo della domanda di passeggeri, che due dei 747 furono venduti nel 1976. Nel 1979 la compagnia avviò un programma di modernizzazione, tra le altre modifiche al marchio, il nome è stato cambiato in TAP Air Portugal, ritenuto più facile da riconoscere per i clienti internazionali. Dal punto di vista delle perdite di traffico coloniale in Africa, la storia di TAP può ricordare molto quella di Sabena, l’altra compagnia europea che a seguito della perdita dei collegamenti con l’Africa, che costituivano la principale fonte di reddito, dovette chiudere le attività nel 2001.

Se il gruppo Air France-KLM porterà a se SAS, è probabile che il prossimo obiettivo sia l’acquisizione del vettore portoghese fatto questo che porrebbe Air France-KLM su un piano di maggiore parità con il Gruppo Lufthansa. Indubbiamente la perdita di SAS e TAP sarebbe un doppio colpo per Star Alliance, ma la Lufthansa come si sa è attualmente occupata con la conquista del mercato italiano.

Proprio in questi giorni i media hanno diffuso la notizia che Bruxelles sta allungando i tempi per l’acquisizione azionaria di ITA Airways da parte di Lufthansa e in contemporanea a questa notizia abbiamo anche letto delle “preoccupazioni” delle autorità italiane per il fatto che questo ritardo potrebbe comportare il dover sostenere altre spese per mantenere operativa ITA i risultati della quale vengono rilasciati col contagocce (puro eufemismo dal momento che non si vedono nemmeno le gocce) e di cui pertanto si sa ben poco. **Di certo possiamo dire che non c’è da essere molto fieri di una compagnia che viene lanciata con la speranza che qualcuno la acquisti il prima possibile.**

Tutto questo assestamento avviene mentre la chiusura dello spazio aereo russo è diventata una normalità operativa per le compagnie aeree europee, mentre invece le compagnie aeree cinesi hanno il vantaggio di poter sorvolare la Russia e risparmiare tempo e denaro. Qualcuno inizia a chiedersi se a fronte di una tale asimmetria operativa non sia il caso di imporre tariffe aggiuntive alle compagnie aeree cinesi. Ma ciò sarebbe una procedura mai adottata specialmente tenendo conto che l’attuale scenario altro non è che la diretta conseguenza delle sanzioni imposte dall’Europa alla Russia.

*1/01/2024*

***www.Aviation-Industry-News.com***