****

**TRENTASEI FALLITI, MA QUANTI NUOVI VETTORI SONO NATI?**

Grande risalto è stato dato alla notizia dell’ECTAA (European Travel Agents and Tour Operators Association) **che nel periodo di due anni assommano a 36 le compagnie aeree fallite. La notizia è stata collegata all’ultima chiusura del vettore francese Aigle Azur. Nel riprenderla e per dare un po’ più di colore, molte testate nei loro sottotitoli hanno aggiunto “crisi del trasporto aereo” o preoccupanti frasi similari.**

**L’intervento dell’ECTAA era in realtà a supporto dei numerosi passeggeri che si ritrovano in mano un biglietto inutilizzabile e la assoluta mancanza di riprotezione. Lo scopo del comunicato Ectaa era quello di sensibilizzare le autorità verso il provvedimento di un fondo per assicurare una copertura al consumatore contro il fallimento delle compagnie aeree. Ma i nostri giornalisti, indubbiamente rimasti impressionati da quel numero trentasei, ne hanno dedotto che il trasporto aereo è in crisi. In realtà per poter dare commenti su queste chiusure ed evitare titoli sensazionalistici ed allarmanti bisognerebbe avere un quadro completo a 360 gradi di come si sta evolvendo il trasporto aereo.**

**Il mondo dell’industria aerea non è affatto in crisi, profitti netti e ROIC (1) non sono mai stati così invitanti come negli ultimi anni e tale positivo andamento verrà con ogni probabilità confermato anche nell’anno 2019.**

 **PROFITTI NETTI (miliardi di dollari USA)                                        ROIC %**

2009:      -4.6                                                                                                               1.9

2010:      17.3                                                                                                               6.2

2011:      8.3                                                                                                                 4.7

2012:      9.2                                                                                                                 4.6

2013:      10.7                                                                                                               4.8

2014:      13.8                                                                                                               5.9

2015:      36.0                                                                                                               9.7

2016:      34.2                                                                                                               9.7

2017:      37.7                                                                                                                9.2

2018:      32.3                                                                                                               8.6

**Prima di lanciare annunci di crisi non sarebbe stato male informarsi sull’argomento.**

**Nel dicembre 2017 una inchiesta condotta da FlightGlobal (2) metteva in evidenza come durante i primi otto mesi di quell’anno ben 37 vettori avevano cessato le operazioni, ma ciò avveniva a fronte di 39 nuovi entranti che avevano preso il via. Ed eccoci così giunti al cuore del problema: tenendo conto delle troppe compagnie aeree che nascono, non ci si deve affatto meravigliare delle “troppe” compagnie aeree che chiudono. Anzi, secondo il nostro parere, il numero dei vettori che dovrebbero chiudere i battenti dovrebbe essere molto più elevato.**

**A tal proposito sarà bene ricordare che fra i compiti assegnati dall’ICAO alle autorità nazionali dell’aviazione civile, oltre a quello a tutti ben noto di controllare che gli aerei tecnicamente parlando siano idonei al volo, vi è anche quello di monitorare i bilanci delle compagnie aeree, ovvero che queste risultino, economicamente parlando, in salute. Ma evidentemente quest’ultimo controllo, almeno a giudicare dal numero improvviso di chiusure, non viene fatto come dovrebbe.**

**Se avete tempo, collegatevi a *Flightradar 24* osservate quell’incessante ragnatela di aerei che girano senza sosta sulla nostra testa, zummate su qualcuno di loro e avrete la sorpresa di trovare nomi di compagnie aeree di cui mai avete sentito parlare.** Ebbene, in un mondo ove con sempre più insistenza si parla di riduzione di CO2 nell’atmosfera bisognerebbe pure iniziare ad interrogarsi su quanto sia opportuno permettere l’aumento *ad libitum* del traffico aereo.

Dal punto di vista operativo/marketing la spiegazione di queste improvvise chiusure è che, *“il mondo del trasporto aereo commerciale è oggi caratterizzato da troppi attori in campo ai quali è vietato farsi la guerra applicando sconti sulle tariffe vendute.”* (3)

Nel corrente scenario nel quale ogni giorno nasce un nuovo vettore aereo il quale molto probabilmente fra pochi mesi non ci sarà più, il consumatore adotti alcuni accorgimenti per evitare la sorpresa di ritrovarsi in mano un biglietto che potrebbe assumere il valore di carta-straccia.

**Si eviti di volare con quelle compagnie ultime arrivate di cui poco o nulla si sa.** Un primo aiuto può venir fornito dalla lista delle 290 compagnie aderenti alla IATA. Tenete tuttavia presente che molti affermati vettori low cost quali ad esempio Ryanair, EasyJet, Southwest non aderiscono all’associazione, comunque ne siamo certi, di essi vi sarete già fatti una vostra opinione in merito. Se però vi capita di imbattervi in un vettore straniero dal nome sconosciuto e dall’anzianità recente, indagate e informatevi prima di acquistare su Internet il suo biglietto aereo solo perché vedete una tariffa allettante. Stessa volontà con cui il passeggero ha preteso di sapere se la compagnia aerea da lui scelta era sicura dal punto di vista della *safety*, oggi andrebbe messa in campo alla ricerca del vettore economicamente in regola, quello che non ci lascia in mezzo alla strada per un improvviso fallimento. Lo ripetiamo: **Si eviti di volare con quelle compagnie ultime arrivate di cui poco o nulla si sa.**

**(1) “Return on Invested Capital” esprime il** rendimento sul capitale investito, ovvero la capacità con la quale una società sta utilizzando il proprio denaro. Uno dei modi per calcolare il ROIC consiste nella formula (Reddito Netto – Dividendi) / Capitale Totale.

**(2) Flightglobal.com ; 27 dicembre 2017 “ Analysis, airline start-ups and failures in 2017”**

**(3)** [www.aviation-industry-news.com](http://www.aviation-industry-news.com) **“Dieci anni di utili” 254 aprile 2019**

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

***11 settembre 2019***