***Aviation Industry News***

**INTRIGHI E MISTERI NEI CIELI D’EUROPA**

E’ inevitabile che quando la politica e giochi di palazzo si intromettono nel mezzo di questioni commerciali ritardi, caos e pettegolezzi siano all’ordine del giorno.

Come è noto l’Antitrust europeo e la sua commissaria Margrethe Vestager sono alle prese con il dossier Ita Airways/Lufthansa. In merito a questo caso diciamo subito che Lufthansa -al contrario di Ita- non ha eccessiva fretta nel chiudere il dossier. Il problema, e questo non può considerarsi una novità, è tutto nostro.

Ita Airways è nata da poco più di due anni, il 15 ottobre 2021. Ha preso il via dalle fumanti ceneri di Alitalia in amministrazione pubblica, la compagnia che dall’inizio del secolo al 2020 ha bruciato oltre 10 miliardi di euro. Oggi appena dopo 24 mesi dal suo decollo già si parla apertamente che essa ha bisogno di un rilancio il quale più ritarda più mette a rischio la sua sopravvivenza. Davvero paradossale parlare di rilancio a poco tempo dall’avvenuta rinascita e con ancora in vigore il primo piano industriale presentato che copriva 5 anni. (1) La colpa? A leggere ciò che dice la nostra stampa è tutta della Vestager che ritarda la sua benedizione per permettere l’acquisizione di quel 41 per cento di Ita da parte di Lufthansa. Ma Bruxelles si giustifica avvertendo che una acquisizione, sia pur parziale come quella in gioco, necessita di studi sull’impatto che l’operazione può avere sulla concorrenza delle rotte a lungo e medio raggio.

Il 31 maggio scade l’accordo del preliminare che le due compagnie hanno siglato e la decisione di Bruxelles se non giunge in tempo può determinarne la caduta che vorrebbe dire che Ita rimarrebbe da sola a confrontarsi sul mercato, cosa che fin dal primo giorno dal suo lancio tutti sapevano essere una *mission impossible*.

Ma ciò che più turba i sonni dei nostri governanti è che il ritardo comporta pure che il Ministero dell’Economia dovrà sborsare altri soldi. Come è apparso a tutti chiaro l’idea originale era quella di **fondare una nuova compagnia col presupposto che un qualcuno che se la comprava si sarebbe in ogni caso trovato.**

La questione non si esaurisce qui bensì va inquadrata nel più ampio quadro di ciò che sta accadendo nei cieli d’Europa in particolare nell’ambito dei tre megablocchi che controllano il continente: la IAG, AF/KL e il Gruppo Lufthansa.

Ogni volta che scriviamo di queste tre formazioni ci torna sempre in mente quanto avevano predetto non pochi osservatori al varo della deregulation europea: il nostro continente avrebbe visto formarsi tre poli, Londra, Parigi e Francoforte tutti gli altri a fare da vassalli. Ed eccoci quindi giunti al capolinea, non più quindici/venti compagnie aeree nazionali come era negli anni ante-deregulation, bensì tre leader che accorpano e controllano tutti gli altri, Air France, British Airways e Lufthansa.

Quanto sopra descritto trova conferma dalle ultime notizie che vengono dai mercati. La compagnia spagnola Air Europa è sotto osservazione da parte di IAG, il quale gruppo come è noto comprende British Airways, Iberia, Aer Lingus e Vueling; il gruppo AF/KL è già entrato nell’azionariato di SAS prelevandone il 19,9 per cento, e appare chiaro che un ulteriore ritardo dell’accordo LH/Ita, significherebbe inevitabilmente un sostanziale progresso da parte del gruppo franco-olandese. Da cui la voce circolante che dietro il ritardo sulla decisione LH/Ita ci sia lo zampino di Parigi….

Secondo alcune fonti Bruxelles avrebbe suggerito a Francoforte di ridurre la sua partecipazione ad Ita con una quota aggirantesi intorno al 20 per cento, fatto questo che non comporta la notifica alla Commissione ma, come più volte da noi stessi chiarito, Lufthansa è interessata al vettore italiano **solo e soltanto se la partecipazione pubblica è ridotta ai minimi termini**. Ciò ovviamente tenendo conto dei danni che nel corso della storia i nostri governanti hanno prodotto ad uno dei più prestigiosi vettori che solcavano i cieli.

E tutto questo senza mai dimenticare un ulteriore aggiuntivo scenario che si avvicina sempre più, le elezioni per il rinnovo del Parlamento europeo che si svolgeranno dal 6 al 9 giugno prossimo. Si, crediamo davvero che si possa parlare di *grandi manovre* nei cieli del vecchio continente.

1. Il piano industriale di Ita Airways è stato presentato il 15 luglio 2021.

26/01/2024

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

***Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l’aviazione commerciale italiana:***

****

[***info@ibneditore.it***](mailto:info@ibneditore.it)

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l’aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l’apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall’aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l’aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

*“Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive.”*

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L’ABBONAMENTO E’ COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO’ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: [antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)