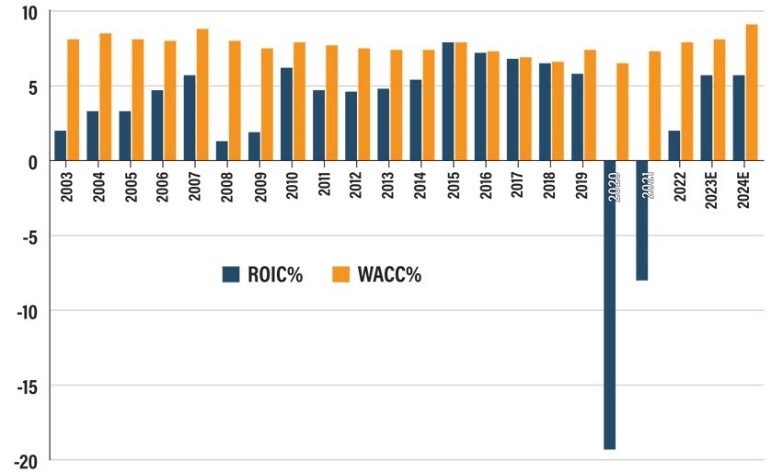
*Aviation Industry News*

**IATA, I PROFITTI ARRIVANO E… L’ITALIA?**

Le previsioni della IATA per il corrente anno sono buone. L'industria aerea mondiale dovrebbe generare un profitto netto di 30,5 miliardi di dollari nel 2024, in aumento rispetto ai 27,4 miliardi di dollari del 2023. Si tratterebbe della cifra più alta dal 2017. Nel suo ultimo Outlook del settore, che era stato pubblicato nel dicembre 2023, la IATA aveva previsto 25,7 miliardi di dollari per il 2024, in aumento rispetto ai 23,3 miliardi di dollari del 2023. Tuttavia, i margini rimangono sottili - si prevede che il margine di profitto netto sarà solo del 3,1% - e con tale percentuale il settore non è in grado di generare un rendimento sul capitale che soddisfi il costo dello stesso. Inoltre, quando la domanda repressa post-pandemia inizierà ad attenuarsi, generare un rendimento sufficiente diventerà ancora più difficile.

Per garantire un ulteriore aumento dei rendimenti del settore -secondo molti analisti- la struttura del settore aereo deve cambiare in direzione di un maggiore “consolidamento”. Tuttavia ancora una volta i fautori di un tal modo di vedere le cose fingono di dimenticare che **consolidamento significa riduzione della concorrenza**, ma a parte questo particolare che a nostro parere va invece sottolineato, il recente annuncio dell’accordo di Ita Airways con Lufthansa si viene ad integrare perfettamente in questa visione.



*Industria aerea globale: ROIC= Return on Invested Capital; WACC= Weighted Average Cost o Capital*  (1)

In un tale ottimistico scenario per i pro-consolidamento l’Italia rimane, fatto non del tutto originale, un caso speciale. La maggiore compagnia aerea nostrana non è andata bene in tempi normali quando tutti gli altri vettori dichiaravano profitto (fino al 2019); sono poi seguiti i due anni *horribilis* del 20-21 che non hanno risparmiato alcun vettore e noi -sempre nella originalità che ci contraddistingue- abbiamo pensato bene di lanciare un nuovo brand il 15 ottobre 2021.

Lanciare una nuova compagnia e mettersi subito alla ricerca di qualcuno che se la volesse comprare è stata un’altra “perla” all’italiana. Ma eccoci comunque giunti al tanto atteso momento: l’acquirente è stato trovato e così dopo aver ceduto l’intero mercato italiano del **medio-corto raggio** alle low cost, è ora giunto il momento di cedere anche il nostro **lungo raggio** a Lufthansa. Su quest’ultimo fronte era da tempo che Alitalia con la sua rinomata politica del *taglia-e-cuci* aveva ceduto il controllo ad Emirates e Qatar Airways le quali ora non saranno certo liete di veder il mercato italiano collegato alla vasta rete intercontinentale di Lufthansa.

Potrebbe pertanto essere interessante valutare la possibile strategia di LH nell’allocare il nostro mercato nel suo già vasto network. Ricordando che ciò che sta accadendo (ed accadrà) ad ITA (2) è già avvenuto per il mercato svizzero e belga, dobbiamo ricordare che nelle precedenti acquisizioni la strategia di Lufthansa è stata quella di lasciare qualche volo diretto in uscita da Zurigo, Ginevra, Bruxelles e per il resto portare i passeggeri a Monaco e Francoforte attraverso il feederaggio. Per il mercato Italia tuttavia la politica da adottare potrebbe essere differente a causa di questioni geografiche e relativi tempi di volo.

La Svizzera, il Belgio ed anche l’Austria sono Paesi geograficamente parlando molto attigui alla Germania, da questo punto di vista l’assorbimento dei loro bacini di utenza (“*catchment area”)* nel network di LH è stato alquanto agevole. Per l’Italia l’inclusione potrebbe rivelarsi più problematica in quanto il suo bacino è caratterizzato da due distinti poli uno a nord ed uno al sud al centro della penisola. Lungi da noi l’idea di rispolverare vecchie e deprimenti polemiche fra Fiumicino e Malpensa, non si può tuttavia fingere di ignorare come dal punto di vista dei re-instradamenti chi deve volare verso destinazioni del Nord America potrebbe essere interessato a puntare verso nord, ma se pensiamo al Medio Oriente, Asia, Africa e Australia è chiaro che non è conveniente in termini di economia dei tempi di volo puntare su un nodo di scambio in Nord Europa pur avendo come destinazione il sud-est asiatico o l’Africa. Più in dettaglio potremmo anche dire che il bacino di traffico dell’Italia settentrionale potrebbe essere tentato di puntare al nord, fatto non proponibile per chi si imbarca da Fiumicino. (3)

La Lufthansa ha già fatto sapere che sarà Fiumicino ad affiancarsi ai cinque poli già attivi di Zurigo, Bruxelles, Vienna, Francoforte e Monaco, ma rimane il fatto che l’area che gravita al nord è dal punto di vista marketing più consistente e “ricca” di quella che si accentra su Roma. Secondo i dati Enac relativi al 2023 (4) questo il numero passeggeri movimentati:

*Polo romano Polo milanese*

Fiumicino 40.291.000 Malpensa 25.891.000

Ciampino 3.852.000 Linate 9.371.000

Bergamo 15.967.000

**Totale 44.143.000 Totale 51.229.000**

Anche dal punto di vista del cargo movimentato, Malpensa stacca nettamente Fiumicino (308.219 Tonn contro 73.045). Il numero dei **passeggeri internazionali** movimentati dai nostri aeroporti ha toccato nel 2023 il numero di 128 milioni (5) ; eliminando i voli intraeuropei (108 milioni) rimane la cifra di 20 milioni di passeggeri movimentati sui voli a lungo raggio ed è proprio su questo fronte che Lufthansa cercherà di far “man bassa” cercando di recuperare parte del traffico che oggi viene instradato via Dubai, Doha e Istanbul.

Nella tabella che segue siamo in grado di mostrarvi quali sono state nel 2023 le aree più gettonate dagli italiani. (6)

Europa 108.226.000

Asia/Pacifico 2.117.000

Medio Oriente 6.015.000

Nord America 5.666.000

Caraibi/Sud America 1.199.000

Africa/Oceano Indiano 5.038.000

Come abbiamo più volte scritto ed evidenziato, il mercato c’era si trattava solo di trovare qualcuno capace di sfruttarlo, un’operazione che – fra continui cambiamenti ai vertici- nel corso di oltre mezzo secolo di attività si è rivelata una missione impossibile. Ora alle fortune fatte da Emirates, Qatar Airways e Turkish Airlines si sostituirà progressivamente Lufthansa la quale però lascerà che gli aerei di ITA Airways mantengano la loro livrea tricolore. Ma nella nostra testa continua a ronzare un dubbio: **come si fa a considerare italiana una compagnia che sarà controllata al 100 per cento da capitale straniero?**

1. Il grafico da noi riprodotto è di fonte CAPA, Centreforaviation.com
2. Ricordiamo che in base all’accordo stipulato fra le due compagnie si parte con l’acquisizione del 41 per cento di azioni che entro il 2033 si dovrebbe concludere con la completa acquisizione del capitale azionario. L’intera operazione prevede un investimento totale di 829 milioni di euro.
3. E’ da ricordare che l’instradamento via Monaco e Francoforte è stato già attuato da Lufthansa allorché ha proceduto all’accorpamento di Air Dolomiti.
4. Enac Dati di traffico 2023, Tab. APT pag.74; Traffico commerciale complessivo internazionale e nazionale – 2023.
5. Si tratta sempre dei dati Enac 2023 con cifre che si riferiscono ad Arrivi+Partenze.
6. Dati tratti dalle tabelle OD1 da pag. 90 a pag. 93.

*16/07/2024*

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

*Newsletter emesse nel 2024:*

*•L’Europa e i suoi megagruppi 2 gennaio*

*•Il pricing dei biglietti aerei e l’oligopolio 21 gennaio*

*•Posta via aerea, un primato italiano nel mondo 24 gennaio*

*•Intrighi e misteri nei cieli d’Europa 26 gennaio*

*•Commissione UE e ritardi 21 febbraio*

*•Sui tagli di rotte imposti dalla UE 22 febbraio*

*•Compagnie low cost, un mondo a parte 5 marzo*

*•USAfrica Airways 10 marzo*

*•Come la IAG ha superato il nodo Brexit 12 marzo*

*•Egg-surcharge 19 marzo*

*•Volare in Europa, oggi 24 marzo*

*•Toh, i risultati di Ita Airways nel 2023 29 marzo*

*•Air Malta chiude, parte “KM Malta Air” 2 aprile*

*•L’impero di Fraport, non solo l’aeroporto di Francoforte 4 aprile*

*•**Aerei nelle compagnie russe, chi deve risarcire il locatore? 11 aprile*

*•Il cielo unificato di Maastricht 12 aprile*

*•La Ryanair 2023/2024 e il mercato Italia 20 aprile*

*•Una sorpresa dai conti Ryanair 27 maggio*

*•Cosa succede alla Boeing? 18 giugno*

*•Ennesima acquisizione nei cieli europei 4 luglio*

***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)