

Fallimenti e acquisizioni, esplode la bagarre aerea nei cieli d'Europa

La crisi delle compagnie accelera il processo di concentrazione tra operatori. Il mercato è ormai dominato da un pugno di potenti soggetti industriali

INCROCI. Lufthansa, Austrian Airlines, Virgin Atlantic, XL Leisure. Non sono solo le vicende relative alla sorte di Alitalia (e di AirOne) a creare turbolenze nel mondo delle compagnie aeree: la crisi favorisce alleanze, fusioni e acquisizioni. La compagnia aerea tedesca **Lufthansa**, indicata tra i possibili partner tecnici della nuova Alitalia (se vedrà la luce) ha avviato un negoziato per acquistare la scandinava **Sas**, da tempo in acque difficili. I tedeschi preferiscono non commentare. Gli scandinavi - la società è controllata dai governi di Svezia, Norvegia e Danimarca - si limitano a confermare di aver avviato una trattativa finalizzata alla ricerca di una «soluzione strutturale» per i propri problemi, senza specificare con chi stia negoziando. Di sicuro ha necessità di trovarsi quantomeno un alleato. I bilanci di Sas sono in rosso da inizio anno (solo nel secondo trimestre sono stati persi 70 milioni di dollari), nonostante l'avvio di un piano di ristrutturazione che prevede il taglio di 2.500 posti, e alcune delle sue

controllate - è il caso di Spain Air, coinvolta nel tragico incidente di Madrid dello scorso agosto - stanno anche peggio. Sempre nel cuore dell'Europa, questa volta però sul fronte austriaco, quattro le compagnie sono in corso per conquistare la quota di maggioranza di **Austrian Airlines**, messa in vendita dal governo di Vienna per tamponare lo stato di crisi. Le quattro compagnie dalle quali è atteso in queste ore l'invio di offerte non vincolanti, sono, ancora una volta, Lufthansa - che gli esperti del settore danno per favorita anche per via della contiguità linguistica, con Brussels Air e la stessa Sas, Air France-Klm, la russa S7 e British Airways che però, già data in dirittura d'arrivo nella corsa per la conquista della spagnola Iberia, viene considerata come la meno determinata. La quota ceduta dalla holding pubblica Oeag è del 43%, con un 25% riservato ad azionisti strategici austriaci. La prossima settimana si saprà quali saranno le tre compagnie che verranno inserite nella short list. La scelta definitiva dovrebbe

avvenire entro il 28 ottobre, data in cui scade il mandato del governo in carica. Per restare in tema British Airways-Iberia, al di là della Manica ieri è sceso direttamente in campo Richard Branson, il miliardario presidente e padrone di **Virgin Atlantic**. Obiettivo, impedire la fusione tra la **British Airways** (che sta mettendo a punto un piano per la buonauscita di circa 1.400 manager), **American Airlines e, appunto, gli spagnoli di Iberia**. Ottenesse il via libera - ha spiegato - Virgin verrebbe pesantemente danneggiata. Come tutti gli altri vettori operanti lungo le loro rotte. Per questo Branson si è detto disposto a pagare «milioni di dollari» pur di bloccare il progetto. E a dipingere sulla carlinga dei propri velivoli lo slogan «No way BA-AA». Gli scontri tra il patron di Virgin - che ha anche affermato di non avere alcun interesse a partecipare ad operazioni di salvataggio di altro compagnia, Alitalia compresa - e i vertici di BA - sottolineano i media d'oltremarica, non costituiscono una novità. Tornando in Italia, **Livingston**,

la compagnia aerea del gruppo **Ventaglio**, e **Eurofly** del gruppo Meridiana, hanno stipulato un accordo commerciale per la prossima stagione invernale. L'obiettivo - più modesto rispetto a quello dei colleghi stranieri - è l'ottimizzazione del prodotto, grazie ad un maggior numero di voli diretti e di destinazioni raggiunte, armonizzando le frequenze e proponendo una serie di servizi aggiuntivi. Grazie a sette nuovi Airbus, i due vettori prevedono di gestire circa 300mila passeggeri nel corso dell'intera stagione. Anche se il settore dei tour operator non gode di gran salute. È di ieri la notizia che **XL Leisure group**, terzo tour operator del Regno Unito, è andato in fallimento. Cause, la volatilità dei prezzi del petrolio, la recessione e l'impossibilità di accedere a nuovi finanziamenti. Così intere legioni di turisti sono rimasti a terra nelle circa 50 destinazioni del gruppo, ubicate soprattutto nel Mediterraneo. Sono circa 85mila persone (oltre alle 200mila che avevano già prenotato) per le quali si sta organizzando una sorta di ponte aereo per il rimpatrio.

Il miliardario-hippy
 Branson della
 Virgin Airlines attacca
 l'alleanza tra British
 e American Airlines

Lufthansa punta
 sulla scandinava Sas
 e sulla Austrian
 Airlines. Magari pensa
 anche all'Italia

