

Compagnie low cost in fuga dal Regno Unito Pesa l'effetto Brexit

EasyJet lancia un allarme profitti e valuta l'ipotesi di traslocare a Bruxelles. Ryanair congela nuove rotte

di **Christian Benna**

► MILANO

Brexit rischia di lasciare a terra le compagnie low cost che in questi anni hanno preso il volo - e cambiato il nostro modo di viaggiare - grazie ai cieli aperti del mercato unico europeo. Dopo una settimana in passione in Borsa in cui le azioni di EasyJet, Ryanair e Iag (British Airways) sono precipitate a doppia cifra, i vettori cercano di indossare un paracadute europeo prima che sia troppo tardi. I nodi da sciogliere sono diversi e intricati. Per i colossi del volo no frills l'atterraggio più sicuro dopo le turbolenze del Brexit sarebbe la ratifica di Londra al trattato del European single aviation market. In sostanza quello già succede per gli operatori di base in Norvegia, paese fuori dall'Ue ma che condivide buona parte degli accordi europei. Un'intesa di questo tipo, tuttavia, significherebbe aderire alla libera cir-

colazione dei cittadini contro cui la maggior parte degli inglesi ha votato il giorno del referendum sull'Ue. E i tempi della politica sul nuovo assetto della Inghilterra sono lunghi e dai contorni ancora incerti. Perciò è già scattato il piano B per i vettori low cost.

EasyJet, che ha perso in una settimana il 30% del suo valore sui listini azionario e lanciato un profit warning, cambia rotta e punta a ottenere un certificato di trasporto aereo in un paese dell'Unione Europea che dovrebbe consentire al vettore di volare in tutto il continente. Anche se non si tratta di un'emigrazione in piega regola, il passaggio assomiglia a un futuro trasloco sotto gli hangar meno turbolenti di Bruxelles. Per il momento la base di EasyJet rimane a Luton dove la compagnia è operativa da 20 anni. E in una nota il vettore dalla livrea arancione ha comunque affermato che "non prenderà una decisione sullo spostamento della sua sede le-

gale finché non si chiariranno le nuove relazioni tra Gran Bretagna e Unione europea".

Sono state quindi avviate le procedure di emergenza ma l'addio è ancora lontano. Anche perché, secondo gli scenari di un deprezzamento della sterlina, le rotte su Londra, seppur inevitabilmente più care, potrebbero perfino rinvigorirsi. Per la Iata, l'associazione internazionale delle compagnie aeree, il traffico dall'Inghilterra diminuirà entro il 2020 del 5%. D'altra parte una sterlina più abbordabile per i cittadini europei potrebbe aumentare i flussi turistici (dogane permettendo) nella capitale britannica fino a ieri tra le più care del mondo.

Insomma la tempesta dei cieli attende una schiarita per capire come davvero si ricomporrà il mercato. Ma il rebus normativo non finisce con la ricontrattazione dei diritti di volo. Lo aveva anticipato Mr Ryanair, Micheal O'Leary, l'uomo che ha inventato il busi-

ness delle rotte low cost e rivoluzionato il mondo di viaggiare e che si è fatto carico di una compagna a favore del Brexmain. L'hangar legale di Ryanair è Dublino, saldamente in Europa. Ma per godere di tutti i diritti di volo continentali - aveva avvertito il manager a pochi giorni dal voto - bisogna avere azionisti europei per almeno il 50,1% del capitale. Ebbene la maggior parte dei soci di Ryanair sono britannici quindi il vettore si troverebbe nei panni di operatore extracomunitario. Stesso discorso vale per British Airways, pur avendo sede legale a Madrid, per via della fusione con Iberia. Un salvagente per gli inglesi potrebbe arrivare dalla tanto disprezzata Ue. Bruxelles ha appena intavolato un dialogo con i vettori extracomunitari, in particolare quelli del Qatar, Emirati e Turchia, per abbattere la norma del 50,1% dal carattere protezionista.



Aerei della Ryanair