

L'EVOLUZIONE DI DARWIN

I NUOVI PROPRIETARI

Il pacchetto azionario di Darwin Airline è stato acquistato dalla 4K Invest, fondo private equity lussemburghese che si occupa (si legge sul loro sito Internet) di rilevare società con basse performance operative per poi rilanciarle. Da metà dell'anno scorso 4K è proprietaria anche di Adria Airways (Darwin opererà d'ora in poi con il brand Adria Airways

Switzerland), compagnia con sede a Lubiana fondata nel 1961. Dopo la dissoluzione della Jugoslavia (nel 1992), Adria diventa la compagnia di bandiera slovena. Dal 2010 è partner a pieno titolo di Star Alliance (vedasi box sotto) e nel marzo del 2016 il 100% delle sue azioni sono state cedute dal Governo sloveno alla 4k Invest. Nel 2016 ha traspor-

tato 1,3 milioni di passeggeri. È attiva nei Balcani (dagli aeroporti di Lubiana, Pristina e Tirana) con una trentina di voli di linea verso le principali città europee (tra di esse c'è anche Zurigo). La flotta è composta da 13 aerei (3 A319, 3 Bombardier CRJ700 e 7 Bombardier CRJ900, di cui uno dato in leasing a Swiss).

La vendita Darwin Airline, mani slovene sulla cloche

La compagnia ticinese ceduta a un fondo Si farà chiamare Adria Airways Switzerland

Da ieri la 4K Invest, un fondo d'investimento, è proprietaria di Darwin. Per la compagnia ticinese, fondata nel 2003, si chiude un'era. Sarà la sorellina elvetica della compagnia di bandiera slovena. Un effetto domino causato da Alitalia.

NADIA LISCHER, JOHN ROBBIANI

«Le trattative sono state avviate nel momento in cui Etihad ha deciso di uscire dall'investimento di Darwin, a inizio maggio, subito dopo il commissariamento di Alitalia. Trattative molto veloci, portate avanti con determinazione e forza, in particolare dall'impegno degli azionisti svizzeri per trovare una soluzione che assicurasse la continuità all'azienda». È con un sorriso sereno e di soddisfazione che **Emilio Martinenghi**, presidente di Darwin Airline, ci illustra i passaggi che hanno portato al cambio di proprietà per la compagnia ticinese, annunciato ieri mattina (ma che i vertici della società, ancora il 4 luglio e proprio su queste colonne, avevano smentito con un «Darwin non è in vendita» e un emblematico «per ora»). Gli azionisti di Darwin, tra cui Etihad, hanno concordato la vendita delle proprie azioni a una nuova società (svizzera ma associata alla compagnia slovena Adria Airways, vedi articolo in alto), di proprietà del fondo 4K Invest del Lussemburgo. Secondo l'accordo Darwin - de facto non più in mano ticinesi - cambierà il suo brand commerciale da Etihad Regional ad Adria Airways Switzerland. «Nel corso della trattativa - spiega Martinenghi - abbiamo avuto rassicurazioni sul fatto che Agno rimarrà l'headquarter, mentre Ginevra sarà la seconda base operativa». E anche le rotte attuali verranno seguite. «Consegniamo una società sana - sottolinea Martinenghi - e che nel 2016 ha conseguito un profitto. Nell'attuale costellazione dell'aviazione era azzardato immaginare un futuro senza delle alleanze forti. È vero che potevamo immaginare anche altre soluzioni, penso per esempio con Swiss (e ci sono stati dei contatti), ma hanno preferito non interessarsi alla proprietà, assicurandosi collaborazioni future». Alleanze e collaborazioni. Già perché sia Adria sia Swiss sono partner di Star Alliance (vedi articolo a lato), il sodalizio guidato da Lufthansa. «Darwin - sottolinea il CEO di Adria **Arno Schuster** - è una compagnia eccellente, con un'ottima gestione e personale competente e qualificato. L'ampliamento della nostra rete e l'ottimizzazione dei costi porterà vantaggi a tutti».

Etihad ringrazia e se ne va
Kevin Knight, chief strategy & planning officer di Etihad, spiega la scelta della compagnia di Abu Dhabi di liquidare la sua partecipazione (del 33,3%) in Darwin. «È il risultato della revisio-

ne strategica dei nostri investimenti e della scelta di concentrarci su altri nostri partner. Auguriamo il meglio ai nostri colleghi di Darwin». Da maggio è noto che la compagnia degli Emirati ha deciso - dopo essersi separata dal manager James Hogan (che ha pagato i brutti risultati di Alitalia e AirBerlin - entrambe compagnie in cui Etihad ha investito) - di rivedere profondamente il suo sistema di partecipazioni in Europa. Alitalia e AirBerlin sono state messe sul mercato più o meno pubblicamente, mentre la trattativa per liquidare Darwin è stata discreta.

L'addio di Maurizio Merlo
Maurizio Merlo, storico CEO di Darwin, ha deciso di ritirarsi e intraprendere una nuova sfida. «Lascio una compagnia - ci ha detto - solida e sana, con un team eccezionale, senza il quale non sarei andato da nessuna parte». «Cosa farò ora? Sono alla ricerca di una nuova sfida». Voci di corridoio lo indicano come possibile nuovo direttore di Lugano Airport: «Non ho ancora fatto nessun tipo di valutazione sul mio futuro».

Nuovo assetto al vaglio
Merlo sarà sostituito da **Heinrich Ollendiek** (56 anni), finora chief financial officer di Adria Airways: «Darwin - sottolinea Ollendiek - è una compa-

gnia ticinese. Di Lugano. E resterà tale. Quella con Adria è una collaborazione fra pari, sono certo che riusciremo a unire le nostre forze e creare sinergie». Nelle prossime settimane verrà valutato l'assetto futuro della compagnia, ma molti sono gli aspetti ancora da chiarire. A partire da un'eventuale riduzione del personale: «Valuteremo con Darwin e Adria». Per Ollendiek l'obiettivo però «è diventare forti, non licenziare». Verranno anche ripensate le destinazioni. In merito al volo Lugano-Zurigo, oggi operato da Austrian per conto di Swiss, Merlo rivela che Darwin è stata sottoposta a un audit (i risultati non sono ancora arrivati) da parte di Lufthansa per poter operare per conto loro. Dunque sì, probabilmente il volo verso la città sulla Limmat potrebbe presto passare a Darwin.

Le prime reazioni
Per **Alessandro Sozzi**, direttore uscente di Lugano Airport, il cambio di proprietà sembrerebbe un'operazione neutra. «È positivo che Agno sia stato confermato come headquarter. Ora attendiamo le prime indicazioni strategiche. Mi auguro che il nuovo management sappia vedere il valore e l'importanza dell'aeroporto e l'opportunità per ulteriori sviluppi». «L'auspicio è che Darwin confermi la sua presenza, il suo attaccamento a Lugano, mantenendo i voli attuali e, anzi, possa aumentare la sua operatività» gli fa eco **Giangiorgio Gargantini** di UNIA. «Da parte nostra abbiamo già chiesto di incontrare la direzione per chiarire l'aspetto occupazionale e amministrativo qui in Ticino» fa invece sapere **Lorenzo Jelmini** di OCST, che aggiunge: «Siamo positivi, comunque».

AGNO: UN PUNTO DI DOMANDA IN PIÙ SUL DESTINO DELL'AEROPORTO

«L'ormai famoso messaggio da 20 milioni di franchi (messi a disposizione dalla Città) per rilanciare l'aeroporto di Agno non poteva probabilmente cadere in un momento peggiore. Lo scalo si trova infatti senza direttore, con 3 membri su 7 del CdA dimissionari e ora pure con la compagnia aerea di riferimento ceduta a un fondo lussemburghese. Compagnia di riferimento perché Darwin, società ticinese, ha sempre considerato Lugano Airport come il suo «hub» principale (mentre per Swiss rappresenta una goccia nel mare). E i dubbi sul messaggio municipale tra i consiglieri comunali aumentano, tanto che non si esclude che dai banchi del Legislativo arrivi una formale richiesta di ritiro (o almeno di congelamento). Cosa ne pensa il sindaco Marco Borradori (che siede anche nel CdA dell'aeroporto)? Come ha letto la cessione di Darwin? Non crede sia il caso di ritirare il messaggio in attesa

che la situazione si assesti? «Mi lasci dire - ci spiega - che la cessione non è in realtà un fulmine a ciel sereno. Io ero stato informato dell'intenzione di Etihad di vendere, e l'entrata in scena di Adria può essere positiva. Ha una solida reputazio-

BORRADORI
Ma noi il messaggio da 20 milioni di franchi non lo ritireremo

ne e ha garantito di voler puntare su Lugano». Tutti questi cambiamenti - tutti assieme e come se piovesse sul bagnato - per il sindaco non sono però necessariamente un male. «Anzi. Forse non cadono nel momento peggiore. Visti gli avvicendamenti all'interno del CdA e

della direzione eravamo già comunque in un periodo di riflessione». Borradori conferma che il messaggio non verrà ritirato. «Ci crediamo. Abbiamo dato impostazioni chiare per il futuro dell'aeroporto e non saremo noi a fare un passo indietro. Siamo però ovviamente disponibili a discutere eventuali miglioramenti. Ma è importante che il messaggio venga affrontato nei tempi che verranno considerati opportuni, e non c'è neppure fretta». Messaggio che, per il sindaco, servirà semmai a far uscire allo scoperto i vari attori «Perché oggi non è così. Ci siamo noi come Municipio che nell'aeroporto crediamo. Altri meno. Il Cantone non si capisce bene, l'economia neppure, il settore turistico neanche. Tutti dovranno uscire dal loro guscio».

I dubbi dei commissari
La Gestione ha scelto chi redigerà il rapporto sul messaggio da 20 milioni: sa-

ranno il PLR Peter Rossi, il leghista Andrea Sanvido e l'UDC Raide Bassi. Nessuno dei tre - ci è stato confermato da Rossi - è contrario di principio all'investimento, ma tutti chiedono al Municipio un radicale lavoro di approfondimento. E le domande sono molte. Anzi tutto potrebbe venir chiesto di congelare il messaggio fino a quando sarà completato l'organico (direzione e CdA) e chiesta un'analisi in termini di bacino di traffico. Ma non è tutto. Sollevano dubbi i 14 milioni indicati per gli espropri (il Municipio - sembrerebbe - non avrebbe ancora contattato i proprietari, che vorrebbero di più e promettono battaglia). E si riflette sulla pista d'atterraggio. Lo scalo ha un futuro senza un allungamento, per ora non previsto? E c'è chi auspica una partecipazione maggiore di Cantone, Comuni limitrofi e Ticino Turismo. Senza dimenticare il coinvolgimento dei privati.

Gennaio

La compagnia intensifica la sua presenza in Italia offrendo collegamenti interni (per esempio l'Ancona-Roma e la Bolzano-Roma)



Gennaio

Etihad Airways si separa da James Hogan. Inizia un repentino cambio di strategia della compagnia in Europa

Maggio

Etihad decide di mettere sul mercato Alitalia, AirBerlin e anche Darwin Airline (ma i vertici di quest'ultima smentiscono fino all'ultimo)

Luglio

Darwin Airline viene ceduta ad Adria Airways

Ottobre

Etihad Airways compra il 33% di Darwin. La compagnia inizia a operare sotto il marchio Etihad Regional

Agosto

Fondazione della compagnia aerea. Darwin Airline s'infiltra nella nicchia lasciata libera da Crossair

2003

2004

Luglio

Volo inaugurale da Lugano con il Saab 2000 "Insubria"

Novembre

Darwin annuncia di aver rilevato le rotte di Flybaboo

2010

Marzo

Darwin blocca le operazioni sulle rotte Ancona-Roma e Trapani-Roma (compagnie svizzere non possono operare voli domestici nell'Unione Europea)

2013

2014 2015

Gennaio

La compagnia rinuncia al volo Lugano-Zurigo



LA STAR ALLIANCE

Darwin, con il passaggio al brand Adria Airways Switzerland, entra nell'orbita di Star Alliance e dunque di uno dei giganti mondiali dell'aviazione. Alleanza capitanata da Lufthansa e di cui fanno parte United, Aegean, Air Canada, Air China, Air India, Air New Zealand, Ana, Asiana, Avianca, Brussels Airlines, Copa Airlines, Croatia Airlines, Egyptair, Ethiopian, Eva Air, Singapore Airlines, South Africa Airlines, la portoghese TAP, Thai, Turkish Airlines e - come noto - Swiss e Austrian. Queste ultime (entrambe controllate da Lufthansa) operano anche a Lugano (Austrian effettua il volo Lugano-Zurigo per conto di Swiss). Fino a ieri Darwin (controllata da Etihad) era una diretta concorrente di Swiss e Austrian (visto che Etihad era concorrente di Lufthansa). Ora invece Swiss e Darwin sono, se non sorelle, perlomeno cugine. Probabile dunque (vedasi articolo principale) che Swiss affidi a Darwin (pardon: a Adria Airways Switzerland) il volo Lugano-Zurigo.