

Huwelijk Lufthansa en ITA krijgt groen licht



Door een minderheidsbelang te nemen in ITA Airways, het vroegere Alitalia, versterkt Lufthansa zijn positie op de lucratieve Zuid-Europese markt. Omdat de Duitse luchtvaartgroep te dominant dreigde te worden, moet het wel landingsrechten afstaan. “We moeten vermijden dat passagiers meer betalen voor minder kwaliteit.”

Brussels Airlines krijgt er in de Lufthansa-familie een zusje bij, nadat de Europese Commissie de Duitse luchtvaartreus de goedkeuring heeft gegeven om 41 procent van de aandelen van ITA Airways over te nemen van de Italiaanse overheid. Lufthansa, de grootste luchtvaartgroep in Europa, versterkt daarmee zijn positie in een van de drukst bevoegen Europese markten, terwijl de Italiaanse regering van Giorgia Meloni blij is dat ze de verlieslatende erfgenaam van Alitalia stilaan kan afstoten. Als Lufthansa de financiële prestaties van ITA Airways voldoende kan verbeteren, mag het op termijn de Italiaanse luchtvaartmaatschappij volledig overnemen.

Lufthansa legt 325 miljoen euro neer voor de ITA-aandelen. De rest blijft voorlopig in handen van de Italiaanse overheid, die begin 2020 het roer in handen nam toen de nationale luchtvaarttrots in volle coronacrisis definitief over de kop ging. Rome maakte daarop een doorstart door met ITA Airways een nieuwe maatschappij op te richten. Maar de Italiaanse overheid, die haar historische schuld moet afbouwen en in het verleden al miljoenen in Alitalia heeft gepompt, ging al snel op zoek naar een strategische partner. De regering-Meloni wil door privatiseringen van overheidsbedrijven in totaal 20 miljard euro binnenhalen.

Lufthansa bood zich meteen aan als kandidaat en trok, ondanks de concurrentie van Air France-KLM, aan het langste eind. Maar dat was buiten de Europese Commissie gerekend. Omdat Brussel bezorgd was dat de deal de concurrentie zou smoren op verschillende korte- en langeafstandsroutes, en dat de luchtvaartgroep te dominant zou worden op de

luchthaven Milaan-Linate, kondigde de Commissie een diepgaand onderzoek aan naar de participatie – tot groeiende frustratie van Lufthansa en Meloni.

Nu het onderzoek afgerond is, mag de deal doorgaan, op voorwaarde dat ITA Airways enkele landingsrechten op luchthavens afstaat. Zo moet minstens één concurrent de mogelijkheid krijgen om rechtstreekse vluchten tussen Rome of Milaan en sommige Centraal-Europese luchthavens te krijgen. “Het is belangrijk om de concurrentie in de sector te behouden”, zegt Margrethe Vestager, de EU-commissaris voor Mededinging. “We moeten vermijden dat passagiers meer moeten betalen voor minder vluchten of een lagere kwaliteit op bepaalde routes van en naar Italië.”

De participatie van Lufthansa in ITA toont hoe de consolidatie van de Europese luchtvaartsector mee door corona in een stroomversnelling is gekomen. Zo onderzoekt de Commissie ook de mogelijke overname van Air Europa door de Britse groep IAG, en bikkelen de drie grote luchtvaartgroepen om het Portugese TAP over te nemen. “Het is een kwestie van overleven”, zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf. “Door op te schalen en het netwerk uit te breiden, kunnen de maatschappijen hun vaste kosten meer spreiden, de variabele kosten beter onderhandelen en meer verbindingen aanbieden.” Dewulf noemt de overname een “gouden zet” van Lufthansa. Maar dan zal de Duitse groep wel moeten bewijzen dat ze met ITA – wiens voorganger structureel verlieslatend was – de concurrentie aan kan gaan met lowcostrivalen als Ryanair en EasyJet.

In ‘De Grote Markt’ duikt de economieredactie dagelijks in een opmerkelijke beweging in de economische wereld.

[Korneel Delbeke](#)