

VI - A fronte della crisi che negli anni '70 Pan Am andava affrontando sul mercato mondiale, era diventato necessario sostenere le linee intercontinentali con un adeguato sistema di linee interne statunitensi, settore dove Pan Am era fino a quel momento rimasta scoperta.

Dopo il fallimento di diversi tentativi per ottenere l'approvazione per le rotte nazionali, l'entrata in vigore della *deregulation* aerea, nel 1979, consentì a Pan Am di poter iniziare i voli nazionali. Nel frattempo però, le compagnie aeree con rotte nazionali poterono iniziare a competere con Pan Am sulle rotte internazionali.

Sotto la direzione del presidente William Seawell, Pan Am aumentò le rotte interne grazie all'acquisizione di una compagnia che operava moltissimi voli notturni: la National Airlines, in quello che, nel 1980 è stato descritto come il "Golpe del Decennio". Poi, Richard Stern nominato a direttore delle operazioni trasferì la sede da New York a Miami, occupando gli uffici della National presso il Miami International Airport. Stern credeva che l'acquisizione avrebbe garantito la sicurezza per la Pan Am per il successivo decennio, malgrado l'impatto della deregolamentazione.

Tuttavia, la guerra fatta con il texano Frank Lorenzo aveva portato la Pan Am a pagare molto di più la National Airlines rispetto al valore effettivo. Seawell giustificò il prezzo pagato dicendo che la National aveva una flotta di Boeing e McDonnell Douglas propria al 95%. Ma la società continuò ad accumulare debiti a causa di una flotta troppo eterogenea, di una cattiva integrazione delle reti e anche a causa dell'aumento dei costi di manodopera in National.

Seawell tentò di salvare la compagnia aerea con la vendita di alcune delle sue attività, tra cui il famosissimo Pan Am Building (icona del vettore e di New York) a MetLife nel 1981. Il denaro ricavato dalla vendita del grattacielo venne investito in nuovi aerei, come gli Airbus A310. La compagnia inoltre avviò un servizio di navetta tra Boston, New York e Washington. Tuttavia, le perdite finanziarie e le crescenti critiche di scarsità di servizio continuarono a mettere in difficoltà la Pan Am. Il 1981 fu anche l'anno del disastro dello [sciopero del PATCO](#), e le perdite si accumularono.

Nel 1985 la società ferroviaria Pacific fu venduta alla United Airlines e l'anno dopo venne acquistata Ransome Air, una compagnia aerea regionale poi rinominata Pan Am Express. All'inizio PAE serviva rotte regionali tra New York, Los Angeles e San Diego, negli Stati Uniti e Berlino, in Germania, per poi iniziare a lavorare su Miami durante la primavera successiva.

Si arrivò così al 1990, quando nel mese di agosto l'inizio della guerra del Golfo provocò una brusca caduta del traffico aereo transatlantico. Il 23 ottobre 1990 la compagnia aerea fu costretta a vendere la redditizia linea JFK-Londra Heathrow, probabilmente la rotta internazionale con più affluenza, alla United Airlines. Alla Pan Am rimasero solo 2 voli giornalieri tra JFK e Gatwick.

La svendita dei gioielli Pan Am continuò con la cessione della JFK-Berlino alla Lufthansa nel 1990. A questa in precedenza non era permesso di volare a Berlino, limitazione tolta con la riunificazione della Germania.

La Pan American fu ammessa al Capitolo 11 nel gennaio 1991 ma non riuscì ad emergere dalla sua condizione di debito, una delle poche aziende di trasporto aereo a fallire alla prima richiesta di Cap.11: fu dichiarata fallita l'8 gennaio 1991.

Delta Airlines acquistò le attività di Pan Am, comprese le restanti rotte europee e l'hub della Pan Am: il Worldport allo JFK Airport. Ma quando Delta ritirò il suo sostegno, Pan Am fu costretta a cessare le operazioni. Era il 4 dicembre 1991, e l'ultimo volo di linea fu il Pan Am 436 da Bridgetown, nelle Barbados, a Miami. L'aereo era un Boeing 727 chiamato *Clipper Goodwill*.

Negli anni successivi, la base Pan Am al Miami International Airport fu suddivisa tra la United Airlines, che ha la maggior parte delle rotte, e American Airlines. Il marchio Pan Am venne venduto ad una serie nutrita d'investitori di vari settori, mentre gli aerei furono venduti ad altre società, tra cui la Royal Air Force che acquistò tre Tristar.

Dopo 64 anni da protagonista, era così finita la leggenda dell'aviazione. Unica sopravvissuta, la divisione *Pan Am International Flight Academy*. Gli ex dipendenti intanto attraverso la *Pan Am Historical Foundation*

stanno mettendo in piedi un museo a Miami ed un altro a Redondo Beach, in California, a cura di Anthony Toth.

Dell'epopea Pan Am resta oggi un [serial televisivo](#), che ne ripercorre gli anni d'oro, in onda da gennaio anche in Italia sulla rete Sky.

(VI - fine)

Leggi le altre puntate: [1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#)

(24 febbraio 2012)