*Aviation Industry News*

**UNA-SORPRESA-DAI-CONTI-RYANAIR**

Sui giornali, sui social, nei dibattiti si spendono migliaia di parole per spiegare, o perlomeno cercare di spiegare, le ragioni della debacle di Alitalia che ha portato alla sua scomparsa dai cieli. Non mancano anche libri che illustrano l’ingloriosa fine del nostro maggior vettore aereo. Ora a tutte queste spiegazioni disponibili vorremmo aggiungere un ulteriore tassello.

La sottostante tabella è contenuta nel documento diffuso il 20 maggio scorso in cui Ryanair ha ufficializzato i risultati dell’anno fiscale 23/24 il quale si è chiuso con un utile di 1.92 miliardi di euro. (1)



Commentando i dati contenuti avverte la compagnia: *“La seguente tabella disaggrega i ricavi per mercato geografico primario. In conformità con l'IFRS 8, i ricavi per Paese di partenza sono stati indicati quando i ricavi per tale Paese sono superiori al 10% dei ricavi totali. L'Irlanda è presentata in quanto rappresenta il Paese di residenza. La voce “Altro” comprende tutti gli altri Paesi in cui il Gruppo opera.”*

Ebbene l’Italia, il mercato Italia, è stata la nazione che ha generato più traffico (più revenue per la precisione) rispetto **agli oltre trenta Paesi** nei quali la compagnia opera. Si noti che la cifra prodotta dall’Italia eccede addirittura quella del Paese di bandiera della Ryanair, l’Irlanda, e del Regno Unito quest’ultimo da sempre indicato come il maggior polo aeronautico d’Europa.

Per chi non l’avesse ancora capito o fingesse di dimenticarlo, i management che hanno guidato l’Alitalia avevano a loro disposizione il mercato più ricco del nostro continente. *Perché, al contrario di quanto ha saputo fare O’Leary, non sono stati capaci di sfruttare questo incommensurabile punto di vantaggio?* Questa è la onesta domanda che ogni italiano si dovrebbe porre invece di continuare a ripetere la stantia litania che se Alitalia ha chiuso la colpa è di Ryanair.

Di fatto Ryanair è una delle ultime compagnie nate nel firmamento dell’aviazione commerciale. Quando nel 1984 essa ha preso il via Alitalia operava già da quasi 40 anni, e questo particolare da solo avrebbe dovuto anch’esso rappresentare un ulteriore punto di vantaggio non fosse altro per l’esperienza maturata sul campo dal nostro vettore. Le aperture comunitarie, quelle che per intenderci hanno permesso operazioni trasversali all’interno dei Paesi europei, ovvero che una compagnia appartenente alla bandiera “A” può effettuare sia operazioni fra altri due Paesi “B” e “C” sia addirittura servizi domestici in casa altrui, **erano a disposizione di tutti i vettori**. Anche Alitalia avrebbe potuto attivare collegamenti similari, ma non lo ha fatto.

Alitalia è andata a gambe all’aria a causa di Ryanair? Ma Ryanair ha attivato collegamenti in ogni Paese d’Europa: per quale motivo le altre grandi storiche compagnie di bandiera sono ancora attive e la nostra invece ha chiuso? Non solo, ma qualcuno dovrebbe anche spiegare per quale motivo **Aer Lingus** anch’essa storica compagnia di bandiera irlandese (2) la quale si è dovuta confrontare in casa propria con il “nemico numero 1” di tutti i vettori tradizionali è ancora viva e vegeta, sfornando bilanci in attivo. A ben vedere era lei la prima che avrebbe dovuto dichiarare bancarotta.

Ma non ci è bastata la lezione di Alitalia, oggi stiamo ripetendo il medesimo errore con ITA Airways. Anche in questo caso infatti abbiamo creato “un cattivo” che ci mette il bastone fra le ruote e impedisce alla compagnia il matrimonio con Lufthansa. Si tratta questa volta di Margrethe Vestager la commissaria europea alla concorrenza. Intendiamoci bene: potrebbe senz’altro corrispondere a verità il fatto che a Bruxelles qualcuno (leggasi Parigi) cerchi di ostacolare o ritardare l’accordo con Lufthansa, ma la domanda che ognuno di noi dovrebbe porsi è per quale motivo una compagnia lanciata appena meno di tre anni fa, sia già alla ricerca di un acquirente. (3) Quando in Grecia dopo il fallimento della iconica compagnia Olympic Airlines è apparsa sul mercato nel 1999 la Aegean Airlines questa ha operato, ed opera tuttora, senza essere alla disperata ricerca di un acquirente. (4)

Purtroppo una deplorevole caratteristica di noi italiani è che invece di prenderci le responsabilità dei nostri errori, preferiamo sempre additare un nemico che ce l’ha con noi.

1. “Ryanair full year profit rises 34% to 1,92bn euro, traffic grows 9% to 184M despite Boeing delays” , 20 Maggio 2024. La tabella da noi riportata è tratta dalla pagina 12 del documento citato.
2. La fondazione di Aer Lingus che oggi fa parte del gruppo IAG, International Airlines Group, risale al 1937.
3. La ITA Airways è decollata il 15 ottobre 2021.
4. L’ultimo esercizio finanziario relativo al 2023 si è chiuso con un utile di 168,7 milioni di euro, 58% più alto di quanto raggiunto nel 2022. La compagnia fa parte di Star Alliance.

*27/05/2024*

***www.Aviation-Industry-News.com***

*Newsletter emesse nel 2024:*

*•L’Europa e i suoi megagruppi 2 gennaio*

*•Il pricing dei biglietti aerei e l’oligopolio 21 gennaio*

*•Posta via aerea, un primato italiano nel mondo 24 gennaio*

*•Intrighi e misteri nei cieli d’Europa 26 gennaio*

*•Commissione UE e ritardi 21 febbraio*

*•Sui tagli di rotte imposti dalla UE 22 febbraio*

*•Compagnie low cost, un mondo a parte 5 marzo*

*•USAfrica Airways 10 marzo*

*•Come la IAG ha superato il nodo Brexit 12 marzo*

*•Egg-surcharge 19 marzo*

*•Volare in Europa, oggi 24 marzo*

*•Toh, i risultati di Ita Airways nel 2023 29 marzo*

*•Air Malta chiude, parte “KM Malta Air” 2 aprile*

*•L’impero di Fraport, non solo l’aeroporto di Francoforte 4 aprile*

*•**Aerei nelle compagnie russe, chi deve risarcire il locatore? 11 aprile*

*•Il cielo unificato di Maastricht 12 aprile*

*•La Ryanair 2023/2024 e il mercato Italia 20 aprile*

***Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l’aviazione commerciale italiana:***

****

 ***info@ibneditore.it***

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l’aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l’apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall’aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l’aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

*“Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive.”*

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L’ABBONAMENTO E’ COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO’ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

 INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it