****

**LA SEMESTRALE DI RYANAIR**

Aprile-Settembre sono questi i sei mesi in cui matura la semestrale, denominata “H1” della compagnia irlandese dal momento che il bilancio chiude ogni 31 marzo. Molto ingenerosamente, specialmente se pensiamo alla situazione dell’aviazione civile nostrana, non pochi media parlano di “profitti in calo” dando una impressione completamente errata dell’andamento del vettore numero 1 in Europa.

Usiamo il termine “ingenerosamente” in quanto lo troviamo inappropriato in presenza di passeggeri trasportati in aumento e i conti della compagnia, lungi dall’essere in rosso, mostrano un utile.

Nel semestre in esame i passeggeri sono stai 115.3 milioni contro i 105.4 fatti registrare nell’H1/24 marcando un aumento del 9 per cento. Come da noi più volte evidenziato, nel corso del corrente esercizio finanziario la Ryanair toccherà i 200 milioni di passeggeri trasportati, cifra record mai raggiunta da altri vettori del nostro continente seppur più blasonati nel corso della storia. Smentendo clamorosamente le voci circolanti nell’estate scorsa allorché è stato messo in giro l’allarme di tariffe aeree in aumento, la tariffa media applicata da Ryanair è stata di 52 euro contro i 58 dell’H1/24; il revenue è passato da 8.58 a 8.69 miliardi di euro. Questi risultati sono stati ottenuti malgrado i ben noti problemi fatti registrare da Boeing la quale ha ritardato le consegne in programma. Al 30 settembre la flotta di Ryanair vedeva in linea 608 velivoli di cui 172 erano della nuova serie “gamechangers”. Quest’ultimi consumano il 16 percento di carburante in meno ed emettono stessa percentuale in meno di CO2, pur avendo il 4 per cento di posti in più (197 vs. 189).

Nel documento rilasciato dalla compagnia viene precisato che gli accordi di partnership firmati con le OTA ora coprono il 90 per cento della clientela. Precisiamo che le agenzie di viaggio online (OTA) sono agenzie che hanno firmato accordi commerciali con Ryanair per mostrare i voli di Ryanair e relativi prodotti sui propri siti web e per proporli in vendita come parte dei propri pacchetti dinamici. Le partnership garantiscono che, prenotando un pacchetto di un’OTA partner contenente voli Ryanair, il passeggero può prenotare il suo volo Ryanair direttamente sul sito web *Ryanair.com* senza dover uscire dalla pagina web dell’OTA.

E’ indubbio che il numero clienti di Ryanair continui ad aumentare per le allettanti tariffe più basse rispetto a quanto proposto dai concorrenti. E il revenue -come noto suddiviso in due componenti essenziali- vede i ricavi accessori (“ancillary revenue”) aumentare del 10% fino a toccare i 2,74 miliardi di euro. Da sottolineare l’andamento dei costi operativi che si sono fermati a 6,68 miliardi di euro, grazie ai risparmi sulla copertura del carburante che hanno compensato l'aumento dei costi del personale e di altri costi dovuti, in parte, ai ritardi nelle consegne di Boeing. Interessante la notizia che si può leggere in proposito: *“Sebbene nel primo semestre siano stati ricevuti modesti risarcimenti per i ritardi (principalmente crediti per la manutenzione), ciò non compensa l'impatto sostanziale di un deficit di oltre 5 milioni di passeggeri nell'esercizio finanziario 25 dovuto a questi ritardi nelle consegne.”*

La compagnia continua a rimanere in stretto contatto con i vertici di Boeing per accelerare le consegne degli aeromobili ma temendo il rischio di ulteriori possibili ritardi nelle consegne precisa che intende abbassare la stima di crescita del traffico per l'anno fiscale 25/26 a 210 milioni di passeggeri (in precedenza stimato a 215 milioni).

Durante il primo semestre dell’esercizio 2024/2025 è stato ottenuto un nuovo record allorché in un solo mese di calendario (Agosto) sono stati trasportati 20,5 milioni di passeggeri. A mero titolo di curiosità rammentiamo che ITA Airways nei dodici mesi del 2023 ha trasportato 15 milioni di passeggeri.

Il network di Ryanair comprende 5 nuove basi con oltre 200 nuove rotte e per l’immediato futuro la compagnia punta a incrementare i servizi verso le regioni e gli aeroporti che investono nella crescita riducendo le tasse sull'aviazione “*come hanno fatto* -precisa il documento Ryanair- *Svezia, Ungheria e diverse regioni italiane*”.

La compagnia continua a lamentarsi per i troppi scioperi che affliggono il settore dell’ATC, il controllo del traffico aereo: “*Nel 2024 le compagnie aeree europee hanno subito un'estate di ritardi ATC record a causa della carenza quotidiana di personale ATC e di ripetuti guasti alle apparecchiature, che hanno causato ripetuti ritardi e cancellazioni dei voli (soprattutto per le partenze della prima ondata mattutina). Rinnoviamo l'invito alla nuova Commissione europea a realizzare con urgenza la riforma, a lungo rimandata, dell'inefficiente servizio ATC europeo. Questo obiettivo può essere raggiunto dotando di personale adeguato i fornitori di servizi ATC europei, soprattutto per le partenze del mattino e della prima ondata, e proteggendo i sorvoli (durante gli scioperi nazionali), il che comporterebbe notevoli vantaggi in termini di puntualità e ambiente per il trasporto aereo dell'UE e per i nostri cittadini.”*

Non manca uno sguardo allo scenario europeo circa il quale Ryanair prevede che la capacità complessiva di corto raggio rimarrà limitata per alcuni anni, in quanto molti operatori europei di Airbus “*sono alle prese con le riparazioni dei motori Pratt & Whitney”* mentre prosegue il consolidamento delle compagnie aeree vedendo l'acquisizione di ITA Airways da parte di Lufthansa e l'imminente vendita della compagnia portoghese TAP verso l’asse Parigi/Amsterdam. A lungo termine Ryanair prevede nel prossimo decennio di arrivare a toccare la cifra record di 300 milioni di passeggeri.

Con la sempre presente spada di Damocle riferita alle consegne Boeing, Ryanair stima di chiudere il corrente anno fiscale con un numero di passeggeri compreso tra 198 e 200 milioni. I costi unitari hanno registrato una buona performance nel primo semestre, mentre il divario dei costi tra Ryanair e le compagnie aeree concorrenti dell'UE continua ad aumentare. Si prevede che i costi unitari per l'intero anno saranno sostanzialmente stabili, grazie ai risparmi sulla copertura del carburante, i forti interessi attivi e, come detto, grazie ai risarcimenti per i ritardi nelle consegne degli aeromobili che si prevede compenseranno ampiamente l'inflazione dei costi. Voci di spesa con il punto interrogativo rimangono le tariffe di handling e dell’assistenza al volo.

La diretta concorrente di Ryanair, la easyJet, farà conoscere i suoi risultati relativi all’esercizio 2023/2024 soltanto il 27 novembre prossimo e sarà allora una occasione per comparare l’andamento dei due maggiori vettori low cost che solcano i nostri cieli.



*Il Boeing 737 “gamechanger”*

*www.Aviation-Industry-News.com*

*05/11/2024*