*Aviation Industry News*

**RYANAIR E GLI AIRBUS DI LAUDA**

Nel settembre 2022 qualcosa in merito era già trapelato comunicando la volontà di estendere il leasing degli aeromobili Airbus A320 utilizzati dalla sua controllata Lauda. La decisione veniva presa in relazione alle opportunità di noleggio dei Boeing 737 e sul fatto che la compagnia non era riuscita a concludere un accordo con Boeing per un ordine di nuovi aeromobili.

Pochi giorni orsono, il 20 marzo 2024, all’hotel Reinaissance di Bruxelles si è tenuto il Summit dell’associazione “Airlines for Europe” (1) ed è in questa occasione che l'amministratore delegato del Gruppo Ryanair, Michael O'Leary, ha concesso una intervista (2) nella quale ha confermato che è intenzione di Ryanair utilizzare un maggior numero di aeromobili della famiglia Airbus A320.

La notizia è a dir poco “da prima pagina” in quanto sconvolge uno dei dogmi dei vettori LCC e in particolare del vettore irlandese ormai assurto al posto di prima compagnia aerea europea.

E’ opinione diffusa che il Gruppo [Ryanair](https://simpleflying.com/tag/ryanair/) operi solo aeromobili della famiglia Boeing 737, che effettivamente costituiscono oltre il 95% della flotta della compagnia. Tuttavia da quando Ryanair ha acquisito il vettore austriaco Lauda (3) è venuta in possesso di 27 Airbus A320. Ed è proprio riferendosi a tale flotta minoritaria che O'Leary vorrebbe espanderla piuttosto che sostituirla con Boeing 737. Nell’intervista O'Leary ha precisato che gli attuali contratti di leasing degli Airbus A320 Lauda scadranno nei prossimi cinque anni.

*"Il piano per la flotta Lauda prevede attualmente 27 A320.* *Vorremmo portarli a 50.* *Ma al momento Airbus è già impegnata in consegne di aeromobili fino al 2030.* *I nostri contratti di leasing si estendono fino al 2028/29.* *Spero di poter estendere tali contratti o di sostituirli con altri A320 in leasing, fino a quando non riuscirò a concludere un accordo con Airbus per l'acquisto di nuovi aeromobili Airbus nei prossimi 5-10 anni. Se non riuscirò a procurarmeli entro il 2028, quando dovremo restituire questi aerei in leasing, li sostituirò con dei 737".*

Quindi la notizia del passaggio agli Airbus è riferita solo al problema della prossima scadenza leasing degli Airbus che volano con i colori Lauda, ma sia pur con tale precisazione non si può non notare un cambio di rotta verso la storica e consolidata preferenza espressa da Ryanair per la Boeing. Vi è da ritenere che a tale decisione non siano estranei tutti i problemi incontrati di recente dalla casa statunitense.

Circa i pro e i contro di una tale operazione va ricordato che l'utilizzo di una flotta più piccola con un tipo di aeromobile diverso aggiunge complessità e costi alle operazioni. Ad esempio, non solo è necessario costituire un'ulteriore scorta di pezzi di ricambio, ma è anche necessario un maggior numero di dipendenti addestrati per quel tipo specifico di aeromobile. Sostituire gli Airbus con i Boeing 737 sarebbe un costo e una perdita di tempo, in quanto l'attuale equipaggio degli A320 dovrebbe essere riqualificato. Sembra che anche questo aspetto influisca sulla decisione di mantenere gli Airbus: invece di riqualificare tutti i piloti Lauda e il personale di cabina dagli Airbus ai 737 meglio mantenere i 320. Altro aspetto è che gli slot per gli Airbus della famiglia A320 sono già stati assegnati e si protraggono nel futuro.

Conoscendo l’estrema rigorosità con cui Ryanair controlla i costi c’è da scommettere che dietro la decisione ci sono, come consuetudine, conteggi dare/avere ben fatti.

1. Airlines for Europe è stata fondata il 20 gennaio 2016 ad [Amsterdam](https://it.wikipedia.org/wiki/Amsterdam)  dalle [cinque maggiori compagnie aeree europee](https://it.wikipedia.org/wiki/Compagnie_aeree_pi%C3%B9_grandi_d%27Europa)  [Air France-KLM](https://it.wikipedia.org/wiki/Air_France-KLM), [easyJet](https://it.wikipedia.org/wiki/EasyJet), [International Airlines Group](https://it.wikipedia.org/wiki/International_Airlines_Group), [Lufthansa Group](https://it.wikipedia.org/wiki/Lufthansa_Group) e [Ryanair](https://it.wikipedia.org/wiki/Ryanair). Oggi complessivamente ne fanno parte 15 compagnie.
2. [www.simpleflying.com](http://www.simpleflying.com) “Ryanair CEO: I Would Like To Have A Bigger Number Of Airbus Aircraft” 22 marzo 2024
3. Il 29 gennaio 2019 il vettore irlandese Ryanair, che aveva già assunto il controllo della compagnia aerea austriaca low cost ad agosto 2018 rilevando il 75% del capitale per 50 milioni di euro, annuncia di aver rilevato anche il 25% rimanente arrivando a detenere di fatto il 100% della compagnia. In quella occasione la denominazione del vettore è diventata Lauda Europe.

*27/03/2024*

***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*

***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