****

**QUEI 40 MILIONI DI RYANAIR**

Negli anni passati quando l’Enac, Ente Nazionale Aviazione Civile, pubblicava i suoi dati riguardanti l’andamento del trasporto aereo italiano tutta la stampa nazionale dava gran risalto alle cifre e numeri diffusi.

Quest’anno l’uscita dei dati relativi al 2019 è avvenuta sottotono e non poteva essere differentemente. Che senso poteva avere commentare le cifre in continuo aumento per i passeggeri, così come pure per i movimenti aeroportuali, mentre tutti gli aeroporti erano chiusi al traffico e i passeggeri in pratica non potevano usufruire dei collegamenti aerei? Ancora in questi giorni , e abbiamo ormai superato metà anno, non si fanno previsioni su come e quando l’industria aerea civile mondiale potrà tornare in completa attività. Per il momento le riaperture sono a macchia di leopardo e chi compra un biglietto aereo rischia di vederlo trasformare in un voucher.

Di certo se le cifre del 2019 sono state messe in quarantena , lo stesso avverrà anche per quelle relative all’ *annus horribilis* che stiamo vivendo, ovvero il 2020.

Ma le cifre meritano in ogni caso un commento specialmente perchè proprio in questi giorni sono stati nominati i personaggi che guideranno la nuova Alitalia (Fabio Lazzerini, a.d. e Francesco Caio, presidente) e tutti ci stiamo chiedendo quale ruolo la nuova compagnia potrà avere nel risiko dei cieli. Ebbene i dati del 2019 mostrano come il Paese/Italia dal punto di vista aeronautico sia in salute, con il numero passeggeri transitato sui nostri scali che ormai è prossimo ai duecento milioni di unità (191.207.000) con un aumento del 3,5 sull’anno precedente; in aumento anche il numero movimenti aeromobili che è cresciuto del 2 per cento. Dati evidentemente ancora indenni dalla pandemia.

La Catania-Fiumicino-Catania rimane la rotta numero uno per passeggeri (1.827.000 passeggeri trasportati nei due sensi) in leggero calo però rispetto al numero del 2018 quando i passeggeri assommarono a 1.976.000

Impressionante il calo che si continua a registrare sulla ex rotta d’oro italiana ovvero la Milano-Roma. Abbiamo messo a confronto i dati del 2019 con quelli del 2011 e in pratica si potrà notare un dimezzamento del numero passeggeri:

Anno 2011 Anno 2019

FCO/LIN 772.918 381.345

LIN/FCO 749.266 389.316

FCO/MXP 340.533 216.972

MXP/FCO 334.306 204.993

***Totale 2.197.023 1.192.626***

Dal punto di vista dei collegamenti intercontinentali, molto interessante annotare come al primo posto troviamo il *city pair* Malpensa-JFK con 875.232 passeggeri. Seguono:

FCO-Tel Aviv 811.690

FCO-JFK 789.066

MXP-Dubai 673.017

FCO-Dubai 579.378

Appare evidente come i numeri dei passeggeri con destinazione Dubai comprendano anche passeggeri che dall’Italia si recano in Asia, estremo Oriente e Australia avvalendosi dell’hub emiratino per tutte quelle destinazioni che non hanno voli diretti dall’Italia.

Ma l’approfondimento più meritevole di attenzione è quello relativo alla “Caporetto” che registrano i vettori italiani nei confronti dei vettori stranieri. Ryanair nel 2019 è arrivata a movimentare da/per gli aeroporti italiani quasi 40 milioni di passeggeri. Ora se sommiamo il numero passeggeri trasportato dai nostri 6 vettori nazionali, non si raggiunge la cifra dei 30 milioni. **Ciò significa che sei compagnie aeree italiane messe insieme hanno movimentato dieci milioni di passeggeri in meno di quello che l’irlandese Ryanair è riuscita a fare da sola.**

***Anno 2019***

**RYANAIR** **39.836.000**

Alitalia 21.766.000

Air Italy 2.131.000

Air Dolomiti (1) 1.630.000

Neos 1.583.000

Blue Panorama 1.387.000

Ernest 891.000

**TOTALE VETTORI ITALIANI** **29.388.000**

Mettendo poi a confronto questi dati con quelli del 2011, possiamo osservare come Alitalia sia addirittura diminuita mentre invece Ryanair ha raddoppiato i suoi numeri.

***Anno 2011***

Alitalia-CAI 25.907.000

Ryanair 22.114.000

Meridiana 4.324.000

Wind Jet 2.655.000

Blue Panorama 1.908.000

Neos 951.000

Air Italy 905.000

Mistral Air 454.000

Ciò significa che i passeggeri, il bacino di traffico, in Italia c’è, ma i nostri vettori non sono stati in grado di intercettarlo, cosa che invece sono riusciti egregiamente a fare i vettori stranieri. Ecco le prime dieci compagnie straniere, low cost e regolari, con il numero passeggeri registrato nel 2019 messo a confronto con i dati del 2011. (2) A entrambi gli anni abbiamo volute includere le tre compagnie che a nostro parere si sono sostituite all’Alitalia nell’offrire collegamenti a lungo raggio su quelle destinazioni una volta servite da Alitalia e poi tagliate.

Anno 2019 Anno 2011

Ryanair 39.836.000 Ryanair 22.114.000

Easyjet 18.235.000 Easyjet 10.526.000

Vueling 6.387.000 Lufthansa 6.447.000

Wizz Air 5.065.000 Air France 3.249.000

Lufthansa 4.287.000 British Airways 2.567.000

Volotea 3.562.000 Wizz Air 2.309.000

British Airways 3.510.000 Air Berlin 2.300.000

Air France 3.078.000 Vueling 1.824.000

Eurowings 2.664.000 Iberia 1.424.000

KLM 1.994.000 KLM 1.318.000

-----------------------------------------------------------------------------------------------------------

Emirates 1.912.000 Emirates 961.000

Turkish Airlines 1.689.000 Turkish 760.000

Qatar Airways 1.051.000 Qatar 361.000

Come si può vedere i vettori tradizionali, leggasi British Airways Lufthansa, Klm, Air France quelli insomma che una volta portavano nei loro hub il traffico dall’Italia, ora sono stati tutti sorpassati da vettori low cost, mentre invece risultano aver aumentato di molto la loro presenza in Italia vettori come la Emirates, la Turkish Airlines e la Qatar Airways che sono quei vettori che offrono dai loro hub plurifrequenze verso le principali destinazioni intercontinentali, quelle destinazioni una volta servite da Alitalia.

Di fronte a tali evidenze una sola strada si prospetta dinanzi a Fabio Lazzerini e Francesco Caio per tentare di rilanciare la newco: puntare sul *long haul*, ma non con frequenze ridotte e con la politica del *taglia e cuci* come fatto negli ultimi decenni, bensì con frequenze giornaliere e su una abbondante rosa di destinazioni consolidate, usate dall’utente di affari il quale sarebbe ben lieto di imbarcarsi da Roma e da Milano e giungere a destinazione senza dover cambiare aereo a Dubai, Doha o Istanbul......

1. Si noti il particolare che la compagnia Air Dolomiti viene riportata dall’Enac come compagnia italiana, ma in realtà essa è controllata al 100 per cento da Lufthansa e come tale il suo numero passeggeri andrebbe escluso dal nostro conteggio.
2. Riquadro VET-1 (pagg. 67 e 68) della pubblicazione “Dati di traffico 2019” dell’Enac, messi a confronto con analoga tabella della pubblicazione dell’anno 2011. Per quanto riguardo il numero inferiore di passeggeri trasportato da Lufthansa nel 2019 rispetto al 2011, si tenga presente che ai dati del 2019 vanno aggiunti anche i passeggeri della sua controllata Eurowings.

[***www.aviation-industry-news.com***](http://www.aviation-industry-news.com)

*2 luglio 2020*