***Aviation-Industry-News***

**OTTIMI RISULTATI PER EASYJET**

La Easyjet è una delle poche compagnie i cui risultati annuali possono essere commentati prima che l’anno stesso finisca e ciò per il semplice motivo che i suoi bilanci chiudono al 30 settembre. Ed eccoci quaindi a commentare i dati che coprono il periodo Ottobre 2022-Settembre 2023.

Una flotta composta da 336 aerei, tutti della famiglia Airbus; 82.8 milioni di passeggeri trasportati; un fattore carico raggiunto per l’89 per cento; un profitto ante-tasse di 455 milioni di sterline. Questi alcuni dei numeri del vettore britannico ***easyjet***. Se per Ryanair noi italiani, con estrema superficialità, siamo soliti spiegare che i suoi ottimi risultati sono il frutto dei sussidi ricevuti dagli aeroporti, ecco che di fronte al bilancio di una compagnia con bandiera di un Paese uscito dalla UE per il quale erano stati profusi fiumi di disgrazie e sfortune, abbiamo una ulteriore riprova che i profitti si possono fare purché la compagnia sia guidata da mani esperte.

*“La nostra performance estiva record dimostra il successo della nostra strategia e che la domanda di easyJet rimane forte, in quanto i clienti ci scelgono per il nostro network e per il nostro valore. Vediamo prospettive positive per l'anno in corso, con prenotazioni di voli e vacanze in crescita rispetto all'anno precedente, e una recente ricerca sui consumatori evidenzia che circa tre quarti dei britannici prevedono di spendere di più per le loro vacanze rispetto all'anno scorso, e che i viaggi continuano ad essere la priorità assoluta per la spesa discrezionale delle famiglie. Siamo fiduciosi sul futuro e sulle opportunità che ci attendono, concentrandoci sulla disciplina del capitale e guidando il nostro modello a basso costo per raggiungere i nostri ambiziosi obiettivi a medio termine."*

Così Johan Lundgren, Chief Executive Officer della compagnia ha commentato i risultati della sua compagnia.

Proseguendo nell’analisi dei risultati di quello che insieme a Wizz Air si contende il posto di secondo vettore low cost d’Europa, annotiamo che **il revenue** della compagnia ha raggiunto gli 8.171 milioni di sterline, il che significa un incremento del 42% sul 2022 e del 28% sul 2019. I ricavi ancillari del Gruppo sono aumentati del 51%, raggiungendo i 2.950 milioni di sterline, rispetto ai 1.953 milioni di sterline del 2022. Ciò è dovuto all'aumento della capacità e alla rapida crescita del comparto “vacanze easyJet”. Da notare che le ancillary revenue rappresentano il 36% del totale fatturato mentre nel 2019 coprivano il 21,5%

**Revenue (milioni di sterline)**

*2023 2022 2019*

Passenger Revenue 5.221 3.816 5.009

Ancillary Revenue 2.950 1.953 1.376

Total Revenue 8.171 5.769 6.385

Per quanto riguarda **i costi** questi sono assommati a 7.716 milioni di sterline (+30% rispetto al 2022).

Va ricordato che accanto alla compagnia-madre basata a Londra Luton, Easyjet è oggi un Gruppo formato da quattro sussidiarie: Easyjet UK, Easyjet Europe, Easyjet Switzerland e Easyjet Holidays.

*12/12/2023*

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

***E’ uscito:***

****

[***info@ibneditore.it***](mailto: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.”