**SOLITO TIRO AL PICCIONE CONTRO RYANAIR**

Il fatto è che la compagnia di O’Leary ci aveva abituato troppo bene. Ryanair non aumenta le sue cifre ? E quando mai? E’ da sempre, da quando ha iniziato a volare che i numeri prodotti creavano stupore e, diciamolo pure, rabbia allo stesso tempo, sempre in aumento sempre positivo. E così quando il 4 febbraio scorso è stato diffuso il comunicato ove si parla di 20 milioni di euro in perdita nel terzo trimestre dell’anno finanziario 2018-2019 non pochi sono coloro che hanno sobbalzato dalla sedia.

Le cifre diffuse aldilà comunque dei titoli sensazionalistici cui sono soliti ricorrere le testate nostrane, vanno ricondotte e giudicate nella loro giusta ottica. Innanzitutto dobbiamo annotare che stiamo parlando di un trimestre, non di un intero anno finanziario. La perdita di 19.6 milioni di euro è stata infatti registrata nel periodo Ottobre-Dicembre 2018. Di certo la cifra messa a confronto con quanto prodotto nello stesso periodo dell’anno precedente (105.6 milioni) getta ombre sulla compagnia, ma stiamo parlando di un risultato *parziale* non riferito ad un bilancio annuale.

L’importante sarà vedere cosa avverrà al 31 marzo quando verrà chiuso l’anno finanziario 2018/2019: lo scorso anno il Profit After Tax (PAT) era stato di 1.450 milioni di euro, con un revenue di 7.151 milioni e un totale passeggeri trasportati di 130.300.000. Vedremo a quella data come commentare l’andamento di Ryanair e quello sarà allora un commento non parziale ma definitivo.

La verità è che ormai per Ryanair non si usa più il metro solitamente usato per tutti gli altri vettori:

*Hai fatto l’utile? sei stato bravo; hai registrato una perdita? C’è qualcosa da rivedere.*

Con Ryanair, proprio per come essa ci ha abituato fino ad oggi, si va ben oltre chiedendosi come mai non si è cresciuti della stessa percentuale ottenuta l’anno precedente, e per giunta lo si fa pure su un risultato provvisorio. Non è proprio un modo ortodosso di valutare l’andamento aziendale anche perché molteplici sono i fattori contingenti che possono giocare un ruolo nel minare le previsioni di budget.

E parlando di contingenze Ryanair ne ha da vendere. Si deve confrontare con l’incandescente e ancora non risolto tema della Brexit; i contratti siglati con le rappresentanze sindacali in più Paesi hanno influito sicuramente sul costo del personale; scioperi e cancellazioni voli non solo per agitazioni interne ma anche per quelle degli ATC, da Ryanair indicati come “EU261” ovvero tutte quelle disruption che possono provocare richieste di indennizzo e di risarcimento; completamento dell’acquisizione di Lauda Air che inizierà a produrre utile solo a partire dal prossimo anno.

Circa i problemi riscontrati con il controllo del traffico aereo nella pubblicazione del bilancio 2018 Ryanair ha pubblicato questa interessante tabella che qui alleghiamo, con relativo testo di commento.



*Tabella tratta da “Ryanair FY 2018 results” (pag.6)*

*“L'estate 2018 sarà la peggiore di sempre per i servizi di ATC in Europa. L'ATC francese ha scioperato 9 dei 13 weekend di aprile, maggio e giugno, provocando la cancellazione di migliaia di voli. Su base giornaliera, questa estate, la prima ondata di partenze di Ryanair è stata ripetutamente ritardata dalla scarsità di personale ATC, principalmente nel Regno Unito, in Francia, Germania e Grecia. In particolare la base ATC di Karlsruhe tedesca è a corto di almeno 50 controllori del traffico aereo che pure servirebbero per gestire gestire il volume di voli che viene chiamato a gestire, e quando non può farcela, questi voli vengono deviati su centri ATC vicini come Maastricht causando però di riflesso ritardi anche a quest’ultimi.*

*Ryanair con gli altri membri attivi di A4E (Airlines for Europe) sta conducendo una campagna per persuadere la Commissione Europea a prendere il controllo dello spazio aereo superiore in modo tale che i sorvoli non vengano interessati dalle agitazioni del personale ATC.*

*Ciò non elimina o lede il "diritto di sciopero", ma limita maggiormente l'impatto di tali scioperi nel paese in cui avviene (cioè la Francia). La Commissione europea è stata lenta nell'adottare tali misure e pertanto le compagnie aeree continueranno a chiedere all'UE di agire in modo deciso per ridurre al minimo le interruzioni ai consumatori e alle loro famiglie. Non vi è alcuna giustificazione per la carenza di personale tra i fornitori di ATC in Europa.”*

Ancora, nel commentare la salute di un vettore non si può non tener conto che Ryanair ha in linea oltre 450 Boeing 737 nuovi di fabbrica e di questi il 92 per cento è di proprietà della compagnia. Crediamo che siano davvero pochi i vettori nel mondo che possono vantare un simile punto di forza.

Al prossimo 31 marzo c’è da attendersi che a fronte di un aumento del numero passeggeri che quasi certamente supererà i 140 milioni di unità, a fronte di un aumento del revenue che supererà gli 8.000 milioni di euro, il profitto dichiarato sarà inferiore sia a quello del 2018 (1.450m), sia a quello del 2017 (1.316m) ma sempre profitto sarà.

Dopotutto soltanto chi crede nelle favole poteva davvero ritenere che Ryanair continuasse a crescere *ad libitum* senza rallentamenti di sorta, operazione pressochè impossibile in un campo minato quale è quello dell’aviazione commerciale.

 ***www.aviation-industry-news.com***

 5/2/2019 (ab)