

Aerei La classifica di chi guadagna di più in volo

Ogni passeggero frutta in media 7,5 dollari. I profitti netti del sistema a 35,6 miliardi, in crescita di 300 milioni

DI LEONARD BERBERI

La consacrazione delle *low cost*. La guerra aperta per il mercato transatlantico. Le difficoltà delle «tradizionali», a partire da Alitalia. Il dinamismo delle mediorientali. Il tutto in un anno mai andato così bene dal punto di vista finanziario e che si preannuncia — se le stime non sbagliano — un periodo da incorniciare per diversi vettori. Secondo la Iata (l'associazione mondiale cui aderiscono 269 compagnie aeree) i profitti netti aggregati nell'anno che si è concluso si attestano attorno ai 35,6 miliardi di dollari, 300 milioni in più rispetto al 2015, e pari a 754 dollari di guadagno medio per ogni passeggero.

Il traffico

In attesa della pubblicazione dei singoli dati finanziari — che arriveranno nelle prossime settimane — si può fare un primo bilancio sui volumi di traffico. A livello globale i passeggeri nel 2016 sono stati 3,77 miliardi. Di questi, calcola l'agenzia dell'Onu Icao — l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile — circa un miliardo ha volato con le *low cost*. Nel complesso American Airlines si conferma leader con poco meno di 200 milioni di passeggeri. Al secondo posto c'è un'altra statunitense, Delta Air Lines, (183,7 milioni). Bronzo per l'americana a basso costo Southwest (151,7 milio-

ni). Fuori dal podio United, anch'essa battente bandiera a stelle e strisce, con 143,2 milioni. Quinta nel mondo (ma prima in Europa) l'irlandese Ryanair che chiude con circa 117 milioni, +15% sul 2015. L'obiettivo dell'amministratore delegato Michael O'Leary è di arrivare a 200 milioni entro il 2024. Il resto della top ten è diviso tra le cinesi (China Southern Airlines, China Eastern Airlines) e le europee (Gruppo Lufthansa, holding Iag, Air France-Klm).

In Europa

Nel Vecchio Continente — dove i profitti nel 2016

netti aggregati sono stimati in 7,5 miliardi di dollari — le *low cost* fanno da traino con incrementi che in alcuni casi sfiorano il 20%. EasyJet — nonostante le «crisi» (gli attacchi terroristici, gli scioperi dei controllori di volo in Francia e la Brexit) — ha chiuso con 74,5 milioni (+6,6%). Norwegian Air Shuttle, il vettore *no frills* che unisce il breve e medio raggio con i voli intercontinentali, ha trasportato oltre 29 milioni di viaggiatori (+14%). Wizz Air, leader nella parte centro-orientale del Vecchio continente, conta 22,8 milioni, +18,8% rispetto ai dodici mesi precedenti. Anche a vedere nei bilanci delle «tradizionali», però, sono le divisioni a basso costo a fare da traino: nel gruppo Lufthansa Eurowings (che ha incorporato anche Germanwings) incre-

menta dell'8,8%, in lag (che raccoglie anche British Airways, Iberia, Aer Lingus) la spagnola Vueling fa +13,2%, in Air France-Klm Transavia realizza +22,7%. Tra le «tradizionali», Turkish Airlines incrementa il traffico, piazzandosi sesta a livello continentale, con quasi 63 milioni di passeggeri.

Le sfide

E Alitalia? Secondo le proiezioni della società d'analisi australiana Capacentre for Aviation, la compagnia tricolore che perde circa un milione di euro al giorno dovrebbe aver chiuso il 2016 con circa 23 milioni di passeggeri, contro i 22,1 dell'anno precedente. Ma nel 2017, salvo colpi di scena, rischia di seguire la rotta di Air Berlin (altra società del portfolio di Etihad) che registra un calo del 4,4%.

La strategia di Alitalia, in attesa dei dettagli del piano, mira da un lato a rivedere in modo radicale i collegamenti di breve e medio raggio, dall'altro cerca di investire di più sul lungo raggio — che è più remunerativo —, soprattutto verso gli Usa. «Ma attenzione perché nel Nord Atlantico c'è un eccesso di posti messi a disposizione», avverte John Strickland, direttore della società JLS Consulting. Oltre alle «tradizionali», infatti, c'è l'avanzata di Norwegian e dell'islandese Wow Air che nel 2017 intendono inserire voli a 70 euro a tratta pure verso San Francisco e Los Angeles, due degli obiettivi di Alita-

lia. A proposito di lungo raggio, Centre for Aviation ha studiato i voli « schedulati » fino al prossimo 19 giugno: in attesa dell'annuncio di nuove rotte, quello che emerge è che se i collegamenti con il Nord America restano invariati rispetto al 2016, verso l'Asia nord-orientale e l'America Latina Alitalia ridurrà, di poco, i posti a disposizione. A non aiutare l'azienda sono anche le stime della Iata: per il 2017 il contesto europeo dovrebbe registrare due miliardi di dollari di utili in meno e 5,65 dollari per viaggiatore.

Mesi difficili si preannunciano persino per le compagnie del Golfo Persico: dopo qualche anno di investimenti massicci e un'espansione a livelli mai visti, dopo aver immesso sul mercato così tanti posti da aver portato il settore alla sovracapacità e dopo aver abbattuto i prezzi, gli utili non sono più quelli di un tempo nemmeno per Emirates ed Etihad che soffrono pure la forza del dollaro e l'impatto degli attacchi terroristici in Europa e Turchia che hanno spaventato i turisti asiatici. Entrambi i vettori hanno annunciato tagli di personale. Per la Iata le compagnie mediorientali avranno profitti aggregati pari a 300 milioni, un terzo rispetto ai 900 milioni del 2016. L'unica che non sembra soffrire sembra Qatar Airways: nel primo semestre del 2017 aumenterà l'offerta posti del 10,2%.

lberberi@corriere.it

3,77 miliardi

Il numero di passeggeri nel 2016 in tutto il mondo almeno 1 miliardo sui vettori low cost

SEMPRE PIÙ LOW COST

Profitti per continente*

Europa	32%
Asia-Pacifico	31%
Media	28%
Nord America	25%

* sul totale dei passeggeri dell'area

I PROFITTI GLOBALI

Dati in miliardi di dollari

2015	35,3
2016	35,6
2017*	29,8

*stime

LE PRIME 10 COMPAGNIE NEL GLOBO...

Millioni di passeggeri

American Airlines (Usa)	198,7
Delta Air Lines (Usa)	183,7
Southwest (Usa)	151,7
United (Usa)	143,2
Ryanair (Irlanda)	116,8
China Southern (Cina)*	111
Gruppo Lufthansa (Germania, Svizzera, Austria)	109,7
China Eastern (Cina)*	102
IAG (Regno Unito, Spagna, Irlanda)	100,7
Air France - Klm (Francia, Olanda)	93,4

*stime

... E GIGANTI D'EUROPA

	PASSEGGIERI TRASPORTATI (in milioni)	DIFFERENZA RISPETTO AL 2015
Ryanair	116,8	+15%
Gruppo Lufthansa (Lufthansa, Swiss, Austrian, Eurowings/Germanwings)	109,8	+1,8%
IAG (British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling)	100,7	+14%
Air France - Klm (include Transavia e Hop!)	93,4	+4%
easyJet	74,5	+6,6%
Turkish Airlines	62,7	+2,5%
Gruppo Aeroflot*	43	+9,8%
SAS	29,4	+4,1%
Norwegian	29,3	+14%

Focus

Load factor

È il tasso di riempimento dei velivoli: è uno degli indicatori per decifrare la performance della compagnia aerea. Le low cost registrano load factor superiori alle tradizionali: Ryanair, per esempio, riesce a vendere anche il 96/97% dei posti a sedere nei periodi di picco (tradizionalmente luglio e agosto)

Rosk

È la sigla di «revenue for available seat kilometres», ricavi per posto chilometro offerto. Sono calcolati dividendo i ricavi di una compagnia ottenuti nell'arco di un anno per i posti chilometri offerti (Ask): questi ultimi sono il totale dei posti offerti per ogni volo moltiplicato per i chilometri volati

LA FLOTTA E I COLLEGAMENTI

	VELIVOLI	SEDILI (in milioni)	POSTI IN AEREO (media)	VOLI SCHEDULATI (in milioni)
2015	26.704	3,7	139	34,8
2016	27.712	3,9	141	36,6
2017*	28.718	4,1	143	38,4

	PASSEGGIERI TRASPORTATI (in milioni)	DIFFERENZA RISPETTO AL 2015
Gruppo Air Berlin	28,9	-4,4%
Pegasus*	24	+8,2%
Alitalia**	23	+1%
Wizz Air	22,8	+18,8%
Aegean*	12	+6,9%
TAP Portugal**	11,5	+2,2%
Finnair	10,9	+5,6%
Air Europa**	10	+2,2%
S7 Airlines*	9,8	+17%
Flybe*	9	+4,8%
Brussels Airlines	7,7	+3,2%

LA CORSA

La crescita di passeggeri. Dati in miliardi

1995	1,30
2000	1,67
2005	1,97
2010	2,63
2015	3,57
2016	3,77
2017*	3,96

*previsioni

*stime; **proiezioni su dati Oag

Fonti: elaborazione Corriere della Sera su dati compagnie aeree; stime di Centre for Aviation; Icao; Iata