

TURBOLENZE Anche O'Leary si scopre vulnerabile, tra penuria di piloti e voli annullati. Oltre a pagare rimborsi e indennizzi, la compagnia irlandese rischia di dover rivedere i suoi piani di sviluppo, perché flotta e nuove rotte stanno crescendo troppo velocemente

Ryanair, il re low cost è nudo?

di Angela Zoppo

Un clic e l'annuncio che mette a nudo Ryanair si apre: «Vuoi guadagnare un bonus extra di 10 mila euro per entrare a far parte della più popolare compagnia aerea d'Europa?». L'invito è rivolto a piloti qualificati per guidare i Boeing 737. Campeggia sul sito dedicato alla ricerca di personale (<http://careers.ryanair.com/pilots/737-rated-pilots/>) ed è un'offerta di quelle mordi e fuggi. «Ryanair introdurrà questo inverno un special bonus di 10 mila euro per un periodo di sette mesi, dal 1° ottobre 2017 al 30 aprile 2018», si legge. Il bonus sarà pagato una tantum ai comandanti che «cominceranno l'addestramento in questo periodo di sette mesi». La campagna di reclutamento annunciata dal ceo Michael O'Leary, alle prese col caos ferie e con un esodo di piloti verso compagnie dalle retribuzioni più generose, è in pieno svolgimento. Obiettivo, assicurarsi più in fretta possibile almeno altri 120 piloti, scongiurare la cancellazione di ulteriori voli in aggiunta ai 2.100 già annullati, ma soprattutto salvare il piano di sviluppo della compagnia, che prevede l'acquisto di ben 275 nuovi aerei entro il 2024.

Lo shock di questi giorni, con i circa 400 mila passeggeri lasciati a terra fino al 28 ottobre, ha fatto emergere le prime falle nell'ambizioso, e finora infallibile, modello industriale di O'Leary: la flotta e i voli stanno crescendo a un ritmo superiore rispetto all'assunzione dei nuovi equipaggi. Più che l'errata programmazione delle ferie dei piloti, perciò, la low cost sta iniziando a pagare il prezzo delle sue politiche sul costo del lavoro: le condizioni

che offre sono economicamente inferiori rispetto a quelle di altre compagnie in crescita, soprattutto quelle cinesi, che pagano i loro comandanti almeno il doppio. Il top manager irlandese nega la carenza di organico, e anche che Ryanair sia diventata una sorta di vivaio per gli altri vettori, liquidando come bufale che 140 piloti siano passati a indossare la divisa di Norwegian Airlines e altri 500 siano volati in Cina. Ma se si scorre l'annuncio, si scopre una realtà diversa: Ryanair è effettivamente a corto di piloti, non ha sufficienti equipaggi di riserva e dopo aver colmato il gap che si era creato con gli arrivi dei nuovi B737 tra gennaio 2013 e settembre 2014, si trova ora nella stessa situazione perché dalla prossima stagione invernale riceverà altri 50 aeromobili. «Questo è il motivo per cui stiamo incentivando gli ingressi diretti di comandanti per i B737 prima della prossima estate», ammette la compagnia. C'è anche una sorta di lock-up per trattenerli, perché i piloti perderanno il bonus se lasceranno Ryanair prima di due anni. Eppure finora era andata sempre bene. Flotta, frequenze ed equipaggi erano cresciuti riuscendo a stare al passo. Nel 2015 Ryanair aveva 2.804 piloti, saliti a 3.424 nel 2016, per arrivare ai 4.058 di oggi, con una media di oltre 600 assunzioni all'anno. Ma la permanenza nella compagnia è bassa, circa quattro anni, giustificata anche dalla giovane età dei piloti, che è in media di 34 anni. La loro retribuzione, oltretutto, è coperta per circa il 30% da una parte variabile, legata alla produttività, aspetto che ha influito sull'aumento delle ore di volo, circa 70 mensili e 842 annuali in media per ogni pilota (il 2% in più rispetto al 2016). Il risultato è che se il costo del lavoro è aumentato del 10%, il

traffico ha avuto un incremento del 12%.

O'Leary, va detto, ci ha messo la faccia anche stavolta. Il manager, che ha un contratto valido fino a settembre 2019 a 1 milione di euro l'anno (ma nel 2017 ha intascato 900 mila euro di bonus), ha parlato senza peli sulla lingua davanti agli azionisti nell'assemblea del 21 settembre scorso, forse la più difficile di sempre. Ha chiesto scusa, mentre il titolo scivolava in borsa, e ha portato a casa il sostegno rinnovato dei soci. Ma sa di avere davanti una strada ancora in salita, tra i piloti scontenti e in fuga, i concorrenti che finalmente hanno scoperto la vulnerabilità del modello Ryanair, e i passeggeri che reclamano i rimborsi. L'impatto sui conti può essere ufficiosamente stimato in 30 milioni di euro, calcolando i soli indennizzi che spettano a chi ha subito la cancellazione entro due settimane dal volo (una media di 260 euro a persona, a seconda della lunghezza del viaggio) in base alla legge comunitaria EC 261. Non è di per sé una cifra da far tremare i polsi a una compagnia che capitalizza 21,3 miliardi di euro e ha chiuso il bilancio 2017 con un utile di 1,3 miliardi di euro. Ma se si aggiungono i circa 20 milioni di euro di rimborsi attesi (molti passeggeri hanno preferito o dovuto spostarsi su altre compagnie) e il rischio di nuove cancellazioni, non si può nemmeno liquidarla con leggerezza. Lo si capirà meglio con i conti del primo semestre, che verranno presentati il 31 ottobre prossimo, o forse anche prima. Entro il fine settimana del 23-24 settembre, infatti, Ryanair «prevede di aver processato oltre il 95% delle 315 mila richieste di cambio volo o di rimborso ricevute dai clienti coinvolti», e quindi di poter tirare le somme dei danni su-

biti. Il bonus offerto ai piloti che rinunceranno alle ferie, 12 mila euro lordi, non è invece quantificabile, perché l'offerta è stata respinta dalla maggior parte degli interessati. «Il rischio di un profit warning non è da escludere», spiega a *MF-Milano Finanza* Andrea Giuricin, docente di Economia del Trasporto aereo all'università Bicocca di Milano, «Si tratta comunque di mancati ricavi e bisogna vedere quanto il management sarà in grado di recuperare da altre voci di bilancio». Coperture assicurative per la compagnia, come in caso di cattivo tempo o altri eventi eccezionali, non ce ne sono. L'uscita di denaro, perciò, sarà secca e la situazione dei voli dovrebbe tornare a normalizzarsi solo tra novembre e dicembre. «Bisognerà valutare i contraccolpi del danno d'immagine e il possibile impatto sulle prenotazioni future, anche se la politica dei prezzi di Ryanair è tale da minimizzare il rischio di una fuga dei passeggeri verso altre compagnie», commenta Giuricin.

Ma c'è un altro possibile effetto collaterale di cui non si è parlato, che va oltre l'impatto immediato sui conti della compagnia. Se la penuria di comandanti e secondi piloti non sarà colmata, Ryanair potrebbe essere costretta a rivedere il suo piano industriale. «Il fatto è che la domanda di piloti è crescente, sostenuta soprattutto dalle compagnie orientali. Per Ryanair non sarà così facile reclutare in breve tempo personale qualificato e metterlo in servizio. Hostess e steward si trovano facilmente. Ma i piloti vanno formati, e pagati bene. Con gli obiettivi ambiziosi che ha, la compagnia di O'Leary forse non ha fatto bene i propri calcoli. Una possibilità è che possa essere costretta a rallentare i piani, ritardando l'arrivo di alcu-

ni degli aerei già ordinati e andando incontro al pagamento di qualche penale». Già nel 2018 la flotta dovrebbe salire a 430 aerei, con una previsione di oltre 130 milioni di passeggeri. I nuovissimi B737-Max 200 Gamechanger inizieranno invece ad arrivare da aprile 2019. O'Leary ne ha ordinati 110, ma ha opzioni per altri 100. Al 31 marzo 2024, Ryanair dovrebbe avere una flotta di ben 585 aerei, e allora dovrà assicurarsi di avere a disposizione almeno 8 piloti per ogni aereo, se vorrà continuare a tenerli in volo 12-13 ore al giorno. C'è poi la possibile ripercussione sul processo di vendita di Alitalia. «Questo passo falso la metterà in difficoltà», osserva Giuricin, «Ryanair ora è più che mai scomoda e impopolare, per i sindacati come per molti esponenti del governo, e la vendita di Alitalia è una partita politica. I guai della low cost irlandese potrebbero finire per favorire l'unico vero candidato all'acquisto delle attività di volo di Alitalia, ovvero Lufthansa».

(riproduzione riservata)



Michael O'Leary



Aerei Ryanair fermi in pista

I NUMERI DI RYANAIR AL 2017

♦ Piloti	4.058
♦ Ore di volo mensili	70
♦ Ore di volo annuali	842
♦ Personale navigante	11.150
♦ Flotta	400 B737
♦ Ordini e opzioni di nuovi aeromobili	275
di cui:	65 B737-800
	210 737-Max-200
♦ Voli cancellati al 28 ottobre	2.100
♦ Ammontare previsto rimborsi	20 milioni €
♦ Calcolo indennizzi EC 261	Fino a 30 milioni €

RYANAIR NEGLI ULTIMI CINQUE ANNI DI BORSA

Variazione % sul 22 settembre 2012

