

## Trasporto aereo Scioperi, tariffe extra, margini in calo: Ryanair sotto attacco

Scatta oggi il maxi sciopero europeo di piloti e personale Ryanair: sotto tiro il «modello low cost» del vettore irlandese.

— Servizio a pagina 16



Al vertice di Ryanair.  
Michael O'Leary, ceo del  
vettore low cost irlandese

# Scioperi, tariffe extra, margini in calo: «modello Ryanair» sotto attacco

## TRASPORTO AEREO

Oggi la protesta in tutta Europa: focus su costo del lavoro e impatto sui biglietti

Le proteste dei dipendenti e gli aumenti salariali hanno già pesato sul trimestre

### Mara Monti

L'autunno si annuncia caldo per Ryanair che inizia la stagione con gli scioperi di oggi in Italia, Belgio, Olanda, Portogallo e Spagna e 250 cancellazioni previste. Un numero destinato a salire dal momento che da ultimi si sono aggiunti anche piloti e personale di volo degli aeroporti tedeschi. Per 30mila passeggeri già in possesso di un biglietto comincerà l'annoso dilemma dei risarcimenti come già era successo lo scorso ottobre quando furono più di centomila i passeggeri rimasti a terra per il primo sciopero della storia della low cost irlandese. Scioperi costosi che cominciano a pesare anche sui costi della compagnia.

### Scioperi, il dilemma di O'Leary

Il tema degli accordi sindacali sta di-

ventando sempre più pressante per il vettore che, benché abbia riconosciuto alcune sigle sindacali in Irlanda, in Gran Bretagna e anche in Italia, si ostina a non accettare un contratto di lavoro collettivo. Al punto che la direzione agli Affari sociali della Commissione europea è intervenuta attraverso la sua rappresentante invitando il vettore ad «assicurare il pieno rispetto della legislazione Ue» che prevede l'applicazione del diritto del Paese dove risiede il dipendente. È questo uno dei punti del contenzioso ancora aperto dal momento che alla maggior parte dei contratti viene applicata la normativa irlandese, più favorevole:

secondo il bilancio chiuso al 31 marzo 2018, Ryanair aveva 14.583 dipendenti con staff cost per 738,5 milioni di euro. Accettare le richieste sindacali significa affrontare l'annoso problema dell'aumento del costo del lavoro, un argomento finora rimandato perché significa mettere in discussione un modello di business di successo. Ma i tempi stringono e il ceo Michael O'Leary prima o poi dovrà rispondere alla domanda se aumentare i salari dei propri dipendenti correndo il rischio di perdere il primato di vettore con le tariffe più basse in Europa; oppure ignorare le richieste di aumento e fronteggiare le conseguenze pratiche ed economiche

dello sciopero. L'interrogativo è stato sollevato anche da alcuni degli azionisti della compagnia nel corso dell'ultima assemblea: alla fine O'Leary è stato riconfermato, ma non senza critiche.

### Modello low cost al bivio

Tariffe basse e costi ridotti all'osso sono stati i cavalli di battaglia della low cost per sbaragliare la concorrenza: Ryanair calcola che la sua tariffa media di 39 euro si confronta con quella di easyJet di 60 euro, Wizz Air 51 euro, Norwegian 80 euro, Lufthansa 196 euro e Air France-Klm 213 euro, con una media dei concorrenti di 131 euro. Anche le ancillary revenue e la politica dei bagagli sono voci di fatturato in crescita. Un modello di successo che ha consentito al vettore di scalare le classifiche internazionali e con 130,3 milioni di passeggeri (nel primo trimestre marzo-giugno 2018 sono stati trasportati 139 milioni di passeggeri) si piazza al quarto posto, dietro colossi americani come American, Delta e United e davanti alla statunitense Southwest, la prima low cost al mondo. Tuttavia, gli scioperi e gli aumenti salariali stanno avendo un impatto negativo sui risultati dell'ultimo trimestre (marzo-giugno): il margine netto è sceso al 15% dal 21% dello stesso trimestre dell'anno precedente, i costi per passeggero sono aumentati del 10%, ma le tariffe so-

no calate del 4% nel periodo. Finora l'impatto degli aumenti di retribuzione sulla redditività rimane contenuto. Questo perché il costo del lavoro, benché salito, rappresenta soltanto il 10,3% del fatturato (era il 9% prima degli aumenti salariali) contro il 12,8% di easyJet, il 29,6% di Air France, il 23% di Lufthansa e il 21,7% di IAG secondo i calcoli di AlixPartners relativi al 2017. Da mettere in conto anche il costo del carburante, che ha un peso ben maggiore sul fatturato di Ryanair (26,6% nel 2017) e che sta continuamente aumentando rispetto ai minimi registrati nel 2016. Intanto in Borsa il titolo è sceso del 13% da inizio

anno e del 20% dal settembre 2017.

**Le mine del petrolio e del lavoro**

Il costo del lavoro e del petrolio sono mine vaganti per i conti della compagnia, ma finora non hanno eroso la redditività che continua ad essere tra le più alte in Europa con un Ebit 2017, ovvero il reddito operativo, al 23% contro l'8% di easyJet, l'9% di Lufthansa, l'12% di IAG e il 6% di Air France-Klm. «Con questi dati è difficile dire che il modello Ryanair sia finito - spiega Michele Mauri, managing director della società di consulenza AlixPartners - Con il traffico aereo in continua crescita, Ryanair continua

ad essere una compagnia molto efficiente. Non è escluso vedere nei prossimi mesi un aumento delle tariffe per coprire l'aumento dei costi, ma questo vale per tutte le compagnie aeree e non soltanto per la low cost irlandese. Di certo la riduzione del margine netto di Ryanair nell'ultimo trimestre è un campanello di allarme». Ma se trattare con i sindacati diventerà la norma, allora c'è un rischio per l'efficienza a lungo termine si esaurisca. In un mercato del lavoro ristretto, dove piloti esperti possono guadagnare fino a 300mila euro l'anno lavorando in Cina, Ryanair non ha altra scelta che giocare bene le sue carte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Compagnie a confronto

Passeggeri in milioni di unità, dati economici in milioni di euro. Dati 2017

	PASSEGGIERI	DIPENDENTI	RICAVI	PROFITTI
American	199,6	126.600	34.273	1.948
Delta	180,0	85.000	33.400	2.897
United	148,1	89.800	30.708	1.748
Ryanair	130,3	13.100	7.151	1.450
Southwest	130,3	56.110	17.971	2.827
Lufthansa (Gruppo)	130,0	128.856	28.399	2.364
China Southern	126,3	90.000	16.372	736
IAG	104,8	63.422	22.972	2.243
Air China	102,0	50.000	16.078	1.119
Air France KLM	98,7	83.500	25.784	(274)
EasyJet	80,2	11.655	5.881	379,0
Turkish Airways	68,6	24.075	8.839	180
Latam	67,1	43.095	8.250	126
Emirates	58,5	49.740	21.170	640
Qantas	53,7	29.596	10.194	542
Aeroflot	50,1	36.600	7.590	328
Air Canada	48,1	27.800	10.429	733
British Airways	45,2	38.347	13.735	1.626
Alaska Air	44,0	20.183	6.437	298

Fonte: Bilanci delle compagnie elaborati da Aviation-Industry-news.com

