

Ryanair, 1,3 miliardi di utili e le tariffe calano ancora

Mara Monti e Fabio Pavesi > pagina 2

Ryanair, utili e passeggeri record

Crescita dei profitti netti +6% a 1,3 miliardi di euro. In arrivo 47 nuovi Boeing

re italiano, il Cfo Neil Sorahn, intervistato da Bloomberg TV, ha detto di non essere interessato ad un eventuale merger e di attendersi che la compagnia sopravvivrà «probabilmente come operatore di lungo raggio», del resto «esiste da 70 anni». Sicuramente dopo la ristrutturazione di Alitalia «saremo disposti a collaborare con loro» per le connessioni con i voli a lungo raggio. Una ipotesi che era già stata offerta al precedente management ma poi i fatti sono precipitati. L'Italia resta uno dei paesi in cui il vettore low cost intende crescere e proprio dall'aeroporto di Roma è partito il primo servizio in connessione insieme ad Air Europa i cui voli si prenotano direttamente sul sito di Ryanair.

Una strategia articolata che punta a 200 milioni di passeggeri entro il 2024 benché il quadro sia incerto e la prudenza è d'obbligo. Le stime per l'anno in corso indicano un utile netto atteso in rialzo dell'8% tra 1,40 e 1,45 miliardi di euro, a fronte di una ulteriore riduzione delle tariffe del 5%-8%, nel 2017-2018. Ryanair ha spiegato che le prenotazioni per il primo semestre sono «ragionevolmente robuste», in rialzo dell'1% su anno, mentre sul secondo semestre dell'anno contabile ritiene di non avere ancora elementi sufficienti per fare delle previsioni dettagliate, un segnale che la guerra tariffaria è ancora lontana dall'essere conclusa.

© RIPREZZIONE RISERVATA

tare la quota di mercato in un contesto reso difficile non solo dalla forte concorrenza, ma anche da un fattore ancora più complicato come quello del terrorismo. C'è poi il fattore Brexit a pesare sul bilancio con il calo della sterlina che ha avuto un impatto negativo sulla redditività e su cui il vettore non nega i rischi per il trasporto aereo europeo di una versione «hard» dell'uscita del Regno Unito dall'Unione.

Ryanair punta a crescere ancora aggiungendo nuovi aerei per fare volare più passeggeri, anche a costo di un rallentamento della crescita dei profitti. «Mentre le altre compagnie in molti paesi europei sono in fase di ristrutturazione, noi continuiamo a crescere», ha dichiarato il ceo, Michael O'Leary annunciando il piano di aggiungere 47 Boeing 737 dal marzo 2018, portando la flotta a 447 velivoli, con una crescita della capacità del 12% per coprire il target di 130 milioni di passeggeri.

Il management non ha negato di prepararsi ad occupare quegli slot che saranno liberati da vettori in fase di ristrutturazione come Alitalia o da quelli in difficoltà finanziaria come Air Berlin. E proprio sul vettore

Mara Monti

MILANO

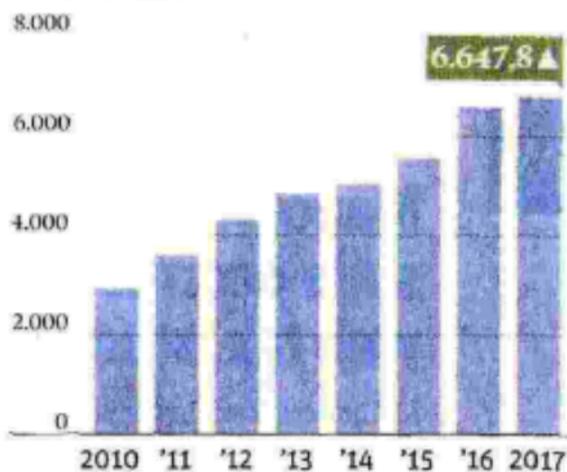
La guerra tariffaria si fa sempre più accesa e chi non la teme, per ora, è Ryanair. Mentre un colosso come British Airways deve fare i conti con 75 mila passeggeri rimasti a terra per il crash del sistema informatico, il modello low cost continua a riportare risultati positivi. Come nel caso del vettore di Dublino che in un contesto di forte concorrenza, ha messo a segno in un anno una crescita record degli utili netti del 6% a 1,3 miliardi di euro. Un risultato ottenuto nonostante il calo delle tariffe del 13% che ha spinto la crescita dei passeggeri del 13% raggiungendo 120 milioni e grazie a un load factor (coefficiente di riempimento degli aerei) in crescita al 94 per cento. Cresce il fatturato del 2% a 6,648 miliardi di euro e la marginalità netta si attesta al 20% dal 19% dell'anno precedente. Ryanair ha annunciato la distribuzione di dividendi per un miliardo di euro attraverso il riacquisto di azioni. Il titolo in Borsa ieri è salito del 3,8 per cento.

Il calo delle tariffe e il taglio dei costi operativi sono state le leve determinanti per aumen-

I numeri di Ryanair

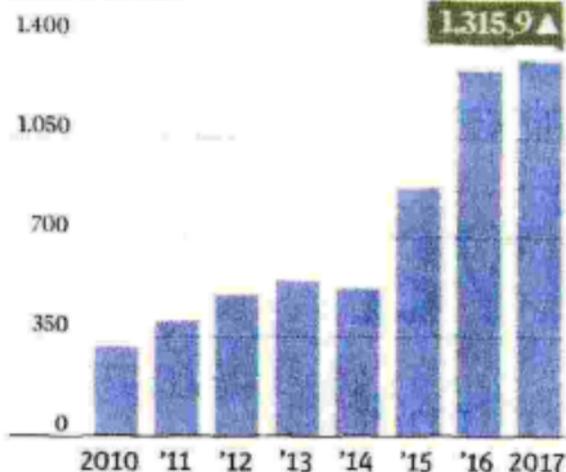
RICAVI

Milioni di euro



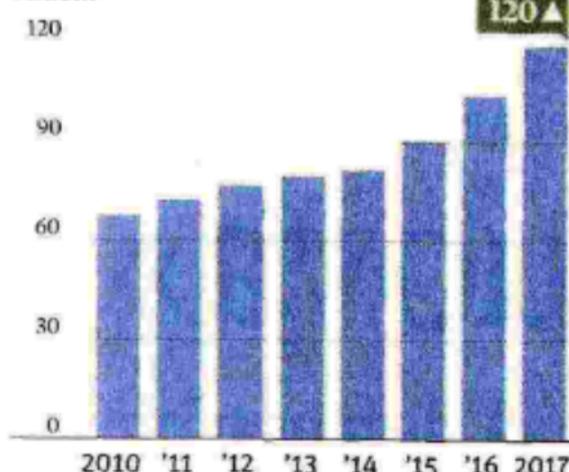
UTILI ADJUSTED

Milioni di euro



PASSEGGERI

Milioni



Fonte: dati societari

L'aumento della flotta

L'obiettivo del ceo Michael O'Leary è di arrivare a 130 milioni di passeggeri

La posizione su Alitalia

La compagnia non è interessata a un merger con Alitalia, ma disponibile a collaborazioni

Il vantaggio per gli irlandesi?

Costo del lavoro al 10% dei ricavi

Fabio Pavese

C'è un numero, tra i tanti, che fanno di Ryanair il primatista indiscusso dei cieli. Quel numero spiega, letto insieme agli altri, la ricetta del successo di Mr O'Leary. Un caso di scuola nel comparto così difficile dell'aviation europea e non solo. Ma anche l'indicatore di un pesante gioco al ribasso sui salari. Ryanair ha il costo del lavoro più basso in assoluto del settore. Il costo di piloti, steward, assistenti e personale di terra pesa per soli 5 euro per ogni passeggero trasportato come esplicita la presentazione dell'ultimo strepitoso bilancio della compagnia irlandese. Costa di meno della manutenzione e dei servizi aeroportuali di handling. E vale la metà del costo per passeggero di Easyjet, un terzo di Norwegian airlines, per non parlare dei vettori di bandiera. Espresso in valori assoluti ecco che il costo del lavoro in Ryanair vale solo 633 milioni di euro, meno del 10% dei ricavi totali che nel 2017 hanno superato 6,6 miliardi.

Costi così bassi sul fatturato li trovi nell'industria ma-

nifatturiera matura, li trovi in certo terziario o quaternario avanzato, li trovi forse nelle start up tecnologiche. Non li trovi da nessuna parte nel comparto aereo. Nè nei rivali low cost, nè tantomeno nei giganti di bandiera. È uno delle architravi del successo di Ryanair.

Un miracolo di profittabilità che non ha pari nel settore, distanziando anche il rivale più prossimo che è Easyjet. Ovvio che se sei in grado di limare il più possibile i tuoi fattori di costo, puoi giocarti la carta del low fare. Le tariffe così concorrenziali che ti fanno magari perdere ricavi unitari ma che attirano sempre più volumi di passeggeri.

Ryanair fa volare infatti 120 milioni di passeggeri l'anno sei volte più di Alitalia e quel trend di continua espansione dei clienti consente a quel genio di O'Leary di giocare la carta dei continui ribassi di tariffa.

Un gioco che mette fuori rotta la concorrenza che non può contare su tanta e tale (bassa) incidenza dei costi. Letta così quel capolavoro della lunga galoppata dei

profitti della compagnia irlandese ha sempre meno l'aria di un successo estemporaneo. Oggi si guarda al bilancio appena approvato come a un'annata d'oro contrapposta ad esempio alle difficoltà che sta incontrando Easyjet. Ma non c'è niente di episodico nella cavalcata trionfale di Ryanair. La profittabilità netta è ormai al 20%. Ogni 100 euro di ricavi, 20 si trasformano in utili netti. Nessuno competitor vanta questo primato. Primato che però (come mostra il grafico in alto) viene da lontano. E non ha eguali. Già nel 2010 la redditività operativa del vettore irlandese viaggiava ben sopra il 10%. Ora è arrivata a superare ampiamente il 20%.

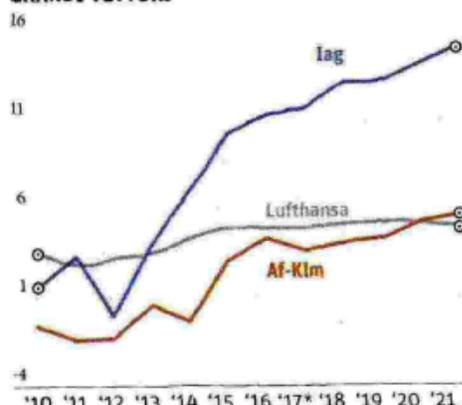
Certo una mano l'ha data il continuo incremento dei ricavi andati di fatto al raddoppio negli ultimi sei anni. Ryanair fatturava 3 miliardi nel 2010 oggi è a 6,6 miliardi. Una corsa esplosiva di crescita. Nuove rotte, nuovi passeggeri anno su anno. Ma senza quella variabile dei costi tenuti con il freno tirato, quel miracolo di redditività non si sarebbe palesato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

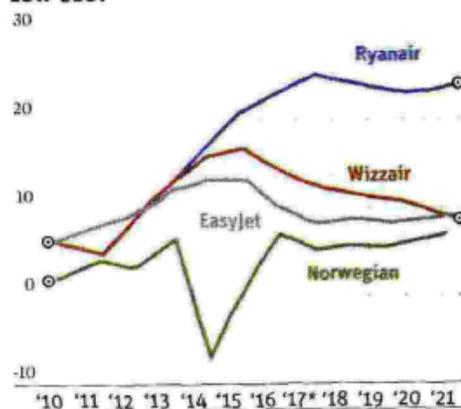
Il confronto sulla redditività

Margine operativo. Dati in percentuale

GRANDI VETTORI



LOW-COST



(*) Stime per gli anni che vanno dal 2017 al 2021

Fonte: Iata