

Ryanair diventa il primo vettore europeo. La compagnia low cost irlandese ha scalzato dalla vetta d'Europa la Lufthansa: ha trasportato 117 milioni di passeggeri contro i 101,9 milioni della flotta rivale

ROMA - Tempi duri per le aerolinee tradizionali in Europa. I vettori low cost le battono puntando alto, e tra le compagnie di bandiera non si salva nessuno. Persino il numero uno storico-postbellico indiscusso da decenni, Lufthansa, ha perso per la prima volta, secondo i dati dell'anno scorso, il posto di numero uno per numero di passeggeri trasportati nel Vecchio continente. Chi l'ha battuta e sorpassata? Ryanair, l'aggressivo vettore low cost irlandese. Lo dicono dati diffusi dal sito europeo Euractiv.

Il numero di passeggeri trasportati da Ryanair, con la sua flotta composta esclusivamente da Boeing 737 di varie versioni, è infatti aumentato - sempre secondo la stessa fonte - del 15 per cento. Salendo a 117 milioni di passeggeri. La Lufthansa e le sue controllate, cioè Eurowings, Swiss e Austrian, che pure dispongono tutte insieme di un'ottima rete, in Europa hanno avuto nell'anno appena concluso 101,9 milioni di passeggeri da gennaio a novembre, e secondo i dati provvisori di fine anno a dicembre hanno trasportato tra otto e nove milioni di passeggeri in più. Comunque, facendo conti e somme, sono meno del totale di passeggeri trasportati da Ryanair nei dodici mesi del 2016 secondo i dati forniti dalla compagnia islandese.

Per anni, la compagnia di bandiera tedesca è stata market leader in Europa. Nel 2015, è arrivata a 107,7 milioni di passeggeri contro i 101,4 di Ryanair. Ma negli ultimi mesi gli irlandesi del volo a prestazioni e costi minime sono cresciuti ben più velocemente del gigante dal logo con la gru volante. I segreti del loro successo sono in una strategia che si basa su un mix: flotta con un solo tipo di aereo (l'immortale Boeing 737, la 'Volkswagen Golf dei cieli', nelle sue varie versioni appunto, e l'ultima, il 737 max, può offrire anche voli transatlantici a basso costo d'uso ma con il massimo di sicurezza), costi di gestione bassi, e infine ma non ultimo una nuova strategia.

Negli ultimi tempi infatti Ryanair ha cessato di offrire solo collegamenti tra aeroporti vicini ma non troppo alle metropoli., come Bergamo per Milano o Charleroi per Bruxelles. Ha cominciato ad acquistare diritti d'uso anche per i grandi hub, da Francoforte a Fiumicino. Quindi ha cancellato lo svantaggio derivante per i suoi passeggeri dai viaggi più lunghi aeroporto-città. Consolazione per Lufthansa: come fatturato resta prima. I suoi biglietti del resto costano anche ben più cari.