

ENRICO MALATO\*

## IL PUNTO DI VISTA DI UN VETTORE *LOW COST*

Occorre porre l'attenzione sostanzialmente su due questioni.

La prima è una sorta di provocazione, relativa alla visione attuale del trasporto aereo.

La seconda, più dettagliata, riguarda le modalità con cui i vettori aerei *low cost* si stanno adattando alle nuove procedure in essere.

Bisogna ragionare in termini di c.d. "mercato alterato", in considerazione di quelli che sono i dati che pervengono a livello UE. Citando testualmente alcuni riferimenti, è noto che la *German Wings* e la *Flybmi* sono due compagnie che, pre-coronavirus, hanno chiuso i battenti; è peraltro noto l'impatto che molti vettori aerei, non necessariamente *low cost*, stanno subendo in termini di riduzione dei posti di lavoro. Citando dei numeri, che possono in qualche modo "portare colore" alla trattazione: *British Airways* ha 12.000 posti di lavoro in meno, *Virgin Atlantic* 3.000 posti di lavoro in meno, *Norwegian* 4.700 posti di lavoro in meno, *SAS* 5.000 posti di lavoro in meno. Anche *Ryanair* sta rivedendo le proprie politiche, compresa una possibile riduzione del personale di circa 3.000 unità.

È chiaro che sono numeri soggetti a rivisitazione e che possono anche modificarsi nel breve tempo. Questi numeri, però, è opportuno citarli per dar prova dell'alterazione del mercato negli ultimi anni. Indubbiamente una soluzione non voluta, in cui ci si trova a fronteggiare un problema come quello di una pandemia.

Certo è che per ogni compagnia la *safety is the primary concern*. Il trasporto aereo antepone la *safety*, in questo caso la *health and safety*,

---

\* *Base Manager*, Ryanair.

come elemento prioritario nella valutazione. Quindi, tutte le compagnie dovranno adeguarsi alle esigenze in termini di *health and safety*.

Ciò posto, e qui sta la provocazione, si tratta di vedere oltre l'aspetto di *health and safety*, sottoponendosi alle condizioni e alle procedure che sono previste dalle normative, in termini di sanificazione, utilizzo di mascherine ecc.

Un quesito sorge spontaneo: ma come mai, in una condizione di questo genere, sono stati concessi finanziamenti pari a circa 30 miliardi di euro a diversi vettori aerei, come ad esempio le principali compagnie aeree?

Sono dati che si ricavano dai giornali. I 30 miliardi sono stati concessi a compagnie come *Lufthansa*, *Air France*, *KLM*, *Alitalia* e *Finnair*. Cosa succederà quindi?

Dovendo rivedere le proprie politiche e dovendo sopportare una serie di costi, le compagnie che oggi riescono a beneficiare di sussidi, di supporti di Stato, indipendentemente dall'indubbia liceità che ne discende, si troveranno in una condizione sicuramente più vantaggiosa nel fronteggiare le nuove situazioni.

Gli analisti della *Ryanair* stimano un tempo di ripresa compreso tra i due e i cinque anni, comunque non di breve periodo. Qualora, nella previsione più rosea, parlassimo di due anni, è indubbio che ci sarebbero degli stravolgimenti.

E quindi, tornando alla provocazione, i vettori *low cost* si trovano a concorrere in un mercato con compagnie che hanno ottenuto sussidi. Compagnie come *Ryanair* hanno una forza tale da poter sopportare, da poter supplire a queste deficienze, ma sicuramente altri vettori, nel prossimo futuro, dovranno rivedere la loro situazione.

I margini di profitto di una compagnia più o meno si aggirano intorno al 4-5%, con un *load factor* dell'85% medio. Qualora vengano messe in piedi delle politiche di distanziamento sociale, dovute a necessarie esigenze di carattere sanitario, le compagnie aeree si troveranno a far fronte a delle situazioni di incapacità di sostenere l'operatività, tenendo in considerazione le esigenze di un mercato competitivo.

*Ryanair* ha dichiarato una perdita del bilancio, nel primo quarto di anno, pari a 100 milioni di euro e stima un'ulteriore perdita nel secondo quarto di anno (luglio, agosto e settembre). Sicuramente anche altri vettori che si allineano a tali processi manifesteranno chiusure di bilancio simili.

La compagnia irlandese ha messo in piedi tutte le politiche necessarie per far fronte all'emergenza, ma ha dovuto fare i conti con i costi di lavoro, di operatività (di aeroporti, aeromobili), di servizi,

tagliando ove possibile.

Il 25 maggio 2020 *Ryanair* ha annunciato che l'operatività prevista, per fine giugno primi di luglio, si attesterà su una percentuale che si colloca al di sotto del 50% per la stagione estiva, considerando che dispone di una flotta di circa 400 aeromobili.

Il 50% dell'operatività significa il 50% in meno della forza lavoro richiesta, con tutte le inevitabili ricadute.

Necessario è, quindi, uno sguardo all'aspetto operativo, in termini di flusso in aeroporto.

Infatti, uno dei punti di forza dei vettori *low cost* hanno è sicuramente un *turn around* di soli 25 minuti. Si riuscirà a mantenerlo? Questo è un aspetto essenziale, in quanto indubbiamente, nella scelta della compagnia aerea, oltre al costo conveniente per il passeggero, rileva anche la puntualità del servizio.

Attualmente questa prerogativa di *turn around* non è stata modificata, ma certamente, tenendo conto del distanziamento sociale e del flusso di passeggeri in entrata, sarà più difficile mantenerla.

L'impatto varierà a seconda del tipo di aeroporto, secondario o principale.

Cosa sta facendo *Ryanair*? Ha eliminato il pagamento in contanti a bordo e ha massimizzato le carte di imbarco elettroniche. Il tutto sempre nel rispetto del principio di *health and safety*.

Peraltro, gran parte delle compagnie aeree *low cost*, come *Ryanair*, *Volotea*, *Blu Air*, si sono unite in associazione di categoria per avere un unico interlocutore che possa dialogare con il Governo quale soggetto portatore delle loro esigenze.

Le ricadute positive sul territorio generate negli ultimi anni dai voli *low cost* sono evidenti.

Non secondario è, poi, un altro aspetto legato ai collegamenti. Infatti, di regola l'attività di programmazione si basa, al momento, su una regolarità del servizio aereo, ma sicuramente si dovrà, in futuro, attenersi alla normativa più restrittiva tra i Paesi da collegare.

L'auspicio è nel senso di un'uniformità a livello UE che possa permettere l'adeguamento in termini di regolarità, onde evitare restrizioni in merito al numero di posti disponibili.

In conclusione, per rispondere al quesito "ritorno al passato o salto nel futuro", bisogna essere fiduciosi, soprattutto bisogna sperare che i passeggeri ritrovino fiducia nel trasporto aereo. Al momento, infatti, le prenotazioni per luglio e agosto sono tutte pre-COVID; coloro che, invece, hanno effettuato nuove prenotazioni sono

decisamente una minoranza. L'auspicio, quindi, è che le persone ritrovino la serenità nell'effettuare prenotazioni, per esigenze non solo di lavoro ma anche di carattere ricreativo.



Publicato online in giugno 2021  
© 2021 dall'Autore/i; licenziatario Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti – Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche.  
Questo articolo è un articolo ad accesso aperto, distribuito con licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0  
APJEP | Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti  
Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche  
Vol. LXXXVIII-LXXXIX (2019-20) - ISSN 2612-1514  
DOI: 10.6092/2612-1514/APJEP.88-89.2019-20.47-50