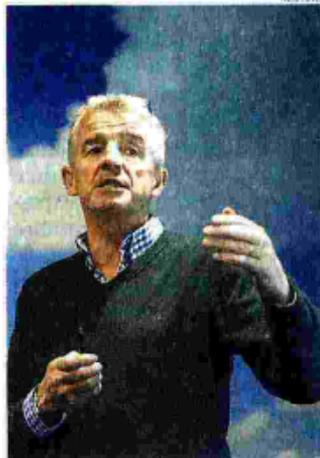


«Entro pochi anni solo 5 compagnie in Europa»

Mara Monti

«Entro cinque anni in Europa ci saranno cinque compagnie aeree: **British Airways, Air France-Klm, Lufthansa** e i due vettori low cost **Ryanair** e **easyJet**. Noi continueremo ad essere il numero uno con 180 milioni di passeggeri entro il 2024». Il ceo di Ryanair, Michael O'Leary, conosciuto per le sue dichiarazioni istrioniche, ha le idee molto chiare sul futuro dell'industria del trasporto aereo europeo: più voli, tariffe più basse e investimenti sulla flotta e sui



Ryanair. Il ceo Michael O'Leary

servizi sfruttando l'onda lunga del calo del prezzo del carburante. In questa prospettiva in pochi potranno permettersi di continuare a ballare da soli.

Mr O'Leary, Ryanair sta cambiando pelle. Jet privati, nuovi interni più comodi, prenotazioni semplificate per i bagagli. Il modello low cost «no frills» è archiviato?

Il modello è ancora valido, siamo sempre «low fares» ma la parte «no frills» la stiamo adattando alle esigenze della clientela. Negli ultimi due

anni abbiamo cambiato strategia cercando un compromesso tra i costi e l'offerta di nuovi servizi. Oggi continuiamo ad essere una compagnia low cost, ma meno no frills. I risultati ci danno ragione e i passeggeri continuano a crescere del 17% a 106 milioni in Europa nel 2015.

Il calo del costo del carburante vi ha aiutato nell'ultimo anno..

Certo, ma questo vale per tutte le compagnie non solo per noi.

Continúa >>>

INTERVISTA

Michael O'Leary | Ceo di Ryanair

«Ryanair, giù le tasse o tagliamo i voli»

Mara Monti

> Continua da pagina 29

Nel 2015 con la politica attenta di hedging abbiamo risparmiato 430 milioni di euro sul carburante, soldi che abbiamo investito nella riduzione delle tariffe aeree e nel nuovo programma Always getting better per la clientela business e corporate. Il nostro obiettivo è raggiungere 180 milioni di passeggeri entro il 2024, un target possibile con i nuovi aerei che saranno introdotti in flotta, 50 Boeing 737-800 l'anno per i prossimi 5-6 anni.

L'Italia che posizione occupa?

Nel 2015 il mercato italiano è cresciuto più della media con quasi 30 milioni di passeggeri e un incremento del 26%, con l'obiettivo di arrivare a 40-50 milioni nei prossimi 8 anni. Un risultato che potrebbe essere raggiunto più rapidamente se non ci fosse stato l'aumento della tassa sui diritti di imbarco di 2,5 euro dallo scorso gennaio. Una situazione insoste-

nibile se si pensa che quella tassa serve per finanziare il fondo per la cassa integrazione e le pensioni degli ex piloti Alitalia. Due settimane fa abbiamo incontrato il ministro Graziano Del Rio che ci ha da-

BRACCIO DI FERRO

«Dopo l'aumento delle tasse sui diritti aeroportuali a rischio le basi di Alghero e Pescara»

FEEDERAGGIO

«Con la Norwegian Air accordo vicino per il feederaggio per i voli a lunga distanza»

to rassicurazioni sulla revisione della tassa entro giugno e delle linee guida sugli aeroporti di medie dimensioni che in Italia sono più restrittive rispetto al resto dell'Europa.

Se non dovesse succedere

che cosa farete?

Confermeremo la decisione di chiudere le basi di Alghero e Pescara e sospendere i voli su Crotone da ottobre. L'Italia ha bisogno del turismo che crea posti di lavoro specialmente tra i giovani. Se il governo cancellasse del tutto la tassa sui diritti di imbarco di 9 euro potremmo raggiungere 50 milioni di passeggeri e 17 mila posti di lavoro in più. Le altre compagnie tagliano il personale come Meridiana che ha annunciato una riduzione di 950 dipendenti, easyJet ha chiuso la base di Roma, noi invece investiamo e cresciamo del 26% in termini di passeggeri trasportati. Questa estate da Milano Malpensa e da Bergamo abbiamo avuto prenotazioni record con le nuove rotte introdotte e che continueremo ad aggiungere anche il prossimo anno.

Siete ancora interessati a collegamenti a lungo raggio low cost?

Lo stiamo ancora valutando ma per ora cerchiamo di con-

solidare la nostra posizione. Quello a cui stiamo guardando con interesse è la possibilità di fare feederaggio sui voli a lungo raggio delle altre compagnie. Per questo abbiamo parlato con tutti: **Air Lingus** a Dublino, **Wizz Air** e anche con **Alitalia** due anni fa e hanno rifiutato. Maloro continuano a perdere soldi e noi no. Non consideriamo Alitalia un competitor dal momento che è una controllata di **Etihad** così come succede per **Air Berlin** che continua a perdere soldi. Stiamo testando i voli in connessione agli aeroporti di Stansted e Barcellona ma ci sono problemi con i bagagli. Abbiamo invece un accordo di massima con **Norwegian** (il vettore norvegese ha introdotto per prima voli low cost per New York, ndr) per Gatwick e Barcellona ma prima bisogna risolvere i problemi di integrazione tecnologica tra i sistemi, visto che sono diversi. Prevedo che entro l'anno si potranno risolvere.