

MalpensaNews

“La fase 2 potrebbe essere un disastro per gli aeroporti italiani”

Nicole Erbeti · Thursday, April 23rd, 2020

«La fase 2 della crisi sanitaria provocata dal **Covid-19** rischia di essere un disastro per i piccoli aeroporti italiani. Fin troppo numerosi per la domanda di traffico nazionale, questi scali sono già costretti a pagare centinaia di milioni di euro di incentivi alle compagnie low cost (spesso si tratta di un tot per ogni passeggero in partenza, che pagano anche gli scali maggiori) allo scopo di farle atterrare sulle proprie piste, per poi ripianare le perdite gestionali con il denaro pubblico degli enti locali proprietari. Queste sono le previsioni di **Dario Balotta**, presidente di **Onlit** (Osservatorio nazionale liberalizzazioni infrastrutture e trasporti, ndr)».

Balotta si scaglia poi contro **Ryanair**, che in questo periodo sta ipotizzando il da farsi riguardo alla gestione dei voli con l'emergenza Coronavirus: «Ora, dopo il fallimento di **Air Italy** e il nuovo costoso salvataggio di **Alitalia**, una nuova tegola per il settore aereo arriva da Ryanair, già da troppo tempo abituata – soprattutto in Italia – a imporre le proprie condizioni per effettuare nuove rotte e quindi tenere in vita scali che altrimenti andrebbero chiusi. Con una lettera velatamente minacciosa recapitata il 21 aprile a tutti i piccoli scali italiani (una dozzina in tutto, tra cui Trapani, Trieste, Comiso, Aosta, Perugia, Pescara), il vettore irlandese chiarisce che, a causa del distanziamento sanitario a cui sarà obbligato dopo la ripresa dei voli, e che comporterà un calo dei posti venduti di circa un terzo, **vuole che siano annullate le proprie tasse d'atterraggio**, pretendendo di trattenere per sé le tasse d'imbarco pagate dai passeggeri. Tutti questi costi dovrebbero essere sostenuti dai gestori aeroportuali nel periodo maggio/ottobre 2020».

«Per il periodo novembre 2020 – marzo 2021 – continua il presidente – Ryanair chiede di non pagare la tassa d'atterraggio e di trattenere metà della tassa d'imbarco, mentre da aprile a ottobre 2021, la compagnia si *limiterà* a trattenere il 50% della tassa d'imbarco, ma eventuali nuove rotte immesse sullo scalo dovranno essere esenti da qualsiasi pagamento di tasse, che quindi saranno a carico dell'aeroporto. Il direttore per lo sviluppo delle rotte di Ryanair, Niall O' Connor, chiude la missiva dipingendo il vettore irlandese come “salvatore della patria” in questo periodo nero del settore per indurre i gestori aeroportuali ad accettare delle vere e proprie condizioni capestro. O' Connor però cita delle previsioni nefaste (secondo cui ci vorranno 3 anni per tornare ai livelli del 2019) che sono contraddette da Eurocontrol, secondo cui già a febbraio 2021 il traffico aereo si riavvicinerà ai valori di traffico del 2019».

RYANAIR E IL CORONAVIRUS

Il direttore **Niall O'Connor** ha negato l'ipotesi di volare con i posti "sfalzati" con la rinuncia alla [fila centrale](#), ritenendo che così non si ritornerebbe a volare.

Ad ora i voli della compagnia irlandese sono bloccati fino a maggio, mentre la questione del **rimborso delle cancellazioni** subite a causa dell'emergenza Coronavirus rimangono ancora un'incognita: al posto dei rimborsi in contanti, infatti, molti viaggiatori che si sono trovati la cancellazione dei voli nei mesi di aprile-maggio ha avuto un **voucher** valido un anno. Le motivazioni sono ascrivibili sempre al traffico aereo fermo da mesi: «I nostri agenti sono costretti a rimanere a casa a causa del Covid-19».

Si può comunque inviare la richiesta di rimborso, ma ciò potrà avvenire «solo a fine pandemia».

«Con questa mossa, Ryanair continua la sua trasformazione evidente ormai da anni: da player innovativo dell'aeronautica mondiale, che ha consentito di far volare anche le classi meno abbienti, a becchino del trasporto aereo. Elusione ed evasione fiscale in molti stati europei, stipendi da fame con orari di lavoro da primi del Novecento, ricatti al sistema aeroportuale minore largamente frammentato (effettuo il volo se mi paghi un contributo per ogni passeggero imbarcato) sono ormai i tratti distintivi di Ryanair, ma la lettera di due giorni fa è decisamente troppo. È urgente e necessario un intervento del ministero delle Infrastrutture per riportare il settore aeroportuale al rispetto delle regole: le tasse pagate dai passeggeri vanno in parte girate allo Stato senza intermediazione, mentre i diritti di approdo devono rimanere ai gestori degli scali», conclude Balotta.

This entry was posted on Thursday, April 23rd, 2020 at 7:31 pm and is filed under [Aeroporto](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.