

Voli a terra, pioggia di aiuti di stato alle compagnie aeree

- Anna Maria Merlo, PARIGI, 01.05.2020

Coronavirus. Il traffico aereo è a un punto morto, paralizzato in Europa al 90%, dall'inizio dei confinamenti si sono accumulate perdite per 300 miliardi e c'è già la prima vittima, la compagnia britannica Flybe fallita nei primi giorni del Covid-19. Bruxelles dà l'ok ma vorrebbe condizionare l'intervento pubblico al taglio delle emissioni di Co2

L'aviazione è tra i settori più colpiti dalla crisi. Nella produzione aeronautica: Airbus, primo produttore mondiale che era finora il modello del "successo" europeo, sta attraversando «la più grave crisi della sua storia» e il ceo Guillaume Faury teme ormai per la "sopravvivenza" del gruppo che conta 135mila dipendenti, migliaia dei quali sono in cassa integrazione in Francia e in Germania (il concorrente Boeing ha già licenziato il 10% del personale), mentre il fatturato è in caduta libera.

Nelle compagnie aeree: il traffico aereo è a un punto morto, paralizzato in Europa al 90%, dall'inizio dei confinamenti si sono già accumulate perdite per 300 miliardi e c'è già la prima vittima, la compagnia britannica Flybe fallita nei primi giorni del Covid-19.

SOLO A METÀ MAGGIO la Commissione dovrebbe dire quale sarà la situazione delle frontiere e le possibilità di spostamenti turistici per l'estate. A metà marzo, la Commissione ha autorizzato gli stati ad aiutare le imprese nazionali, senza temere violazioni del diritto alla concorrenza. E il 29 aprile ha varato un piano di aiuti per sostenere i trasporti. Bruxelles ha ammesso che «nazionalizzare in settori vitali può essere necessario», almeno temporaneamente. Il Parlamento europeo, in una lettera, ha chiesto alla Commissione di approvare i piani di aiuto nazionali solo se accompagnati da progetti credibili di tagli alle emissioni di Co2, oltre all'imposizione, nel futuro, della tassa sui carburanti e l'impegno ad abolire i voli corti, dove esiste l'alternativa del treno (i voli a vuoto per mantenere gli slot erano già stati sospesi). Ma Bruxelles "a questo stadio" non intende porre condizionalità, anche se il vice-presidente della Commissione, Frans Timmermans, si è impegnato a condizionare gli aiuti a un cambio di logica economica: «Ogni euro di investimenti deve andare alla nuova economia invece che alle vecchie strutture». Per l'eurodeputato francese Pascal Canfin (Renew) «i soldi pubblici vanno usati non solo per salvare, ma anche per trasformare». Ma già Airbus ha sospeso lo studio sull'aereo a basso Co2 e il progetto dell'elettrico con Rolls Royce.

NUMEROSE LINEE AEREE europee hanno già ottenuto aiuti di stato. Per Air France, 45mila posti di lavoro diretti e 14,3% di capitale pubblico, sono stati stanziati 7 miliardi di euro (3 miliardi di aiuti diretti più 4 in garanzia dello stato per prestiti), un "aiuto storico" e che sale ancora se si aggiunge l'intervento 2-4 miliardi dei Paesi Bassi per il partner Klm. Il ministro dell'economia francese Bruno Le Maire ha affermato di aver posto «condizioni concrete» ad Air France sul piano ecologico, ma Greenpeace è scettica: «Non ci sono obbligazioni, né sanzioni, né ambizioni, noi vogliamo sapere esattamente come Air France farà la transizione green».

LUFTHANSA, CHE DAL '90 è al 100% privata, perde un milione di euro l'ora da quando c'è il coronavirus, 700 aerei su 760 sono a terra, due terzi delle ore di lavoro soppresses. La compagnia è in attesa di 10 miliardi di aiuti dallo stato tedesco, ma resta in discussione il futuro ruolo dello stato nella gestione. Delle condizioni ecologiche sono state poste a Vienna per venire in aiuto a Austrian Airlines (legata a Lufthansa) con un pacchetto che dovrebbe essere di 500-800 milioni. Aiuti pubblici anche in Belgio, in Scandinavia per Sas (in parte pubblica, con capitali di Svezia e Danimarca), in Estonia, Lettonia, Finlandia (600 milioni per Finnair, 55,8% pubblica). Mancano ancora piani per

Iberia e per Aegian Airlines, mentre la portoghese Tap, già al 50% pubblica, è sulla strada della nazionalizzazione. In Gran Bretagna, Easyjet ha ottenuto 690 milioni di prestito di emergenza, mentre British Airways ha già licenziato 12mila persone.

Le compagnie aeree non sono disposte ad accettare tutte le condizioni. Air France, Lufthansa e altre hanno scritto una lettera alla Commissione per contestare la richiesta di distanziamento fisico dei passeggeri «né necessaria né possibile a bordo». Michael O'Leary, padrone di Ryanair, la più colpita dalla crisi, parla di «idea idiota» e minaccia di non riprendere i voli, mentre intende anche avviare un'azione legale contro gli aiuti pubblici alle concorrenti.

Dodici paesi (Belgio, Bulgaria, Cipro, Repubblica ceca, Francia, Grecia, Irlanda, Lettonia, Malta, Olanda, Polonia, Portogallo) hanno chiesto alla Commissione di sospendere i diritti dei passeggeri al rimborso in caso di cancellazione del volo.

© 2020 IL NUOVO MANIFESTO SOCIETÀ COOP. EDITRICE