

Ryanair annuncia tagli «La tassa di imbarco ostacolo per i residenti»

Jason McGuinness: «Interessati a Salerno» Probabili i voli da luglio a Torino e Bergamo

IL CASO

Gianni Molinari

«Sfortunatamente, a Napoli non ci saranno in estate nuove rotte o nuovi aerei di base a seguito dell'aumento ingiustificato ed eccessivo del 30% della tassa d'imbarco. Tasse di imbarco più elevate negli aeroporti con vincoli di slot (il permesso di decollo e atterraggio, ndr) come Napoli non faranno altro che costringere le compagnie aeree a concentrare le operazioni nei mesi estivi di punta e nelle destinazioni internazionali più redditizie, a discapito della connettività domestica e per i viaggiatori locali»: Jason McGuinness, chief commercial officer (qualcosa di più di un direttore commerciale) di Ryanair, è diretto e senza fronzoli. L'impatto dei due euro aggiunti alla tassa d'imbarco (da 6,5 a 8,5) inserito nel Patto per Napoli spazza via i margini di guadagno che restano solo quando l'aereo è pieno (per questo l'estate e le destinazioni più gettonate); l'inverno, quando la domanda è prevalentemente dei residenti per necessità di spostamento diverso dalle vacanze e gli aerei sono meno pieni (e andare a Bergamo è leggermente diverso che andare a Mykonos l'estate) è meno appetibile e - dice McGuinness - «non lasceremo certo Napoli, ma ridurremo destinazioni e frequenze».

Questo è il ragionamento di Ryanair: il costo industriale per ciascun passeggero (tutte le voci di spesa, ad eccezione del costo del carburante) è di 31 euro, se si aggiunge la tassa d'imbarco cambia il profilo economico e la profittabilità della singola rotta. «La decisione del sindaco di Napoli di aumentare le tasse per i passeggeri a Napoli è in netto contrasto con quanto avviene altrove in Europa e in Italia, dove si stanno abbassando i costi per promuovere il turismo e la connettività durante tutto l'anno. L'esempio più recente - ha detto McGuinness (accompagnato dal country manager per l'Italia, Mauro Bolla - è la Regione Friuli Venezia Giulia, che ha eliminato la tassa d'imbarco da gennaio 2024 a Trieste e Ryanair ha risposto immediatamente aprendo una nuova base aerea con un investimento di 100 milioni di dollari, e una crescita del 50%, 8 nuove rotte, turismo e connettività vitali per tutto l'anno».

Per la verità, la Regione Friuli Venezia Giulia non ha eliminato nessuna tassa d'imbarco (che è nazionale e che per gran parte finanzia ammortizzatori sociali dell'Inps per il settore aereo e solo in minima parte va ai comuni) ma, essendo a statuto speciale e anticipando in un certo senso l'autonomia differenziata, paga lei stessa l'imposta. Decisione che ha creato malumore nel mondo aereo perché introduce elementi distorsivi alla concorrenza. Mentre Assaeroporti - ha ricordato l'amministratore delegato di Gesac e componente del direttivo dell'associazione, Roberto Barbieri - ha chiesto al governo (come la stessa Ryanair) - di cancellare l'imposta in tutto il paese.

Cancellazione della tassa - promette il vettore irlandese - che sarà premiata «con un investimento di quattro miliardi di dollari, aggiungendo 40 nuovi aeromobili, per trasportare altri 20 milioni di passeggeri all'anno, oltre 250 nuove rotte e 1.500 posti di lavoro in più». Offerta allettante perché già oggi Ryanair ha in Italia 102 aerei e nel 2022 (ultimi dati Enac disponibili) ha trasportato 45,7 milioni di passeggeri, cioè la somma delle sei compagnie che la seguono nella classifica (WizzAir, easyJet, Ita, Vueling, Volotea e Lufthansa).

Sulla linea di Assaeroporti si muove la Gesac, il gestore degli scali di Napoli e Salerno, interessata a una revisione complessiva del sistema nazionale e che con il Comune ha trovato un'intesa su una serie di importanti misure compensative e ritiene che in una dimensione regionale vadano trovate soluzioni. Tant'è che, pur non firmando ancora uno specifico accordo, Ryanair potrebbe già da luglio aggiungere alle nove destinazioni di Volotea (Nantes, Catania, Torino e Verona) e di easyJet (Milano Malpensa, London Gatwick, Berlino, Basilea e Ginevra) altri due scali italiani: Bergamo e Torino. E poi presentare per l'inverno un più sostanzioso programma con destinazioni in Italia e all'estero. Perché l'interesse di Gesac è sì avviare l'aeroporto salernitano a luglio, ma soprattutto far crescere le destinazioni in modo armonico con il programma dei lavori per arrivare all'estate del 2026 con un programma ampio e sostenibile.