

Ryanair sorpassa Alitalia. Riggio: corsa truccata. La compagnia low cost: trasportati 28 milioni di passeggeri

ROMA Bye bye Alitalia. Ryanair sorpassa e saluta sventolando il fatturato dei passeggeri trasportati nel 2011: 28,1 milioni contro i 25 della nostra compagnia di bandiera. Un sorpasso già annunciato lo scorso anno, ma che ieri è stato formalizzato con tanto di numeri e di sorrisi (ovviamente) da Melisa Corrigan, Sale & Marketing, del vettore irlandese: «Sono qui per annunciare che Ryanair è diventata la compagnia aerea più grande d'Italia con una crescita del 20% rispetto ai dati 2010». Oltre tre milioni di passeggeri in più rispetto ad Alitalia e la prospettiva, assai concreta, di allungare il distacco alla fine di quest'anno. Anche perché la low-cost irlandese ha intenzione di mettere in campo e in cielo altre risorse e altri mezzi. «L'Italia - spiega Melisa Corrigan - continua confermarsi uno dei principali mercati per noi, dal momento che abbiamo lanciato 54 nuove rotte da 16 diversi aeroporti che prenderanno il via con l'inizio della prossima stagione estiva. L'obiettivo 2012 è arrivare a 30 milioni di passeggeri, un traguardo che potrebbe portare alla creazione di 30.000 nuovi posti di lavoro nel turismo».

Dall'Alitalia nessun commento. Solo che «il sorpasso era previsto e prevedibile». Scende in campo, invece, e pesantemente il presidente di Enac (Ente nazionale aviazione civile) Vito Riggio che, pur riconoscendo i «meriti» di Ryanair, denuncia un problema di competizione non equa e chiede a Mario Monti di porre la questione a livello europeo. Attacca Riggio: «La competizione sembra un po' truccata, non corretta. Ryanair ai lavoratori non applica contratti italiani, ma i più favorevoli irlandesi e in più non paga le tasse in Italia ma in Irlanda, dove sono inferiori. Inoltre, riceve legittimamente contributi da aeroporti italiani perché aiuta ad aumentare il traffico passeggeri e forse altri sono meno bravi a farlo. Insomma, l'Italia è piuttosto una terra di conquista e lo Stato non beneficia, anzi ci rimette dal punto di vista fiscale per le minori entrate».

Il numero uno di Enac prevede addirittura che, in queste condizioni, l'aviolinea irlandese «alla lunga macinerà l'intero sistema italiano del trasporto aereo con problemi non soltanto per le compagnie più grandi, ma anche per le low cost che sono esse stesse aggredite in termini di concorrenza perché intaccate sulla base dei costi». Ecco perché dovrebbe intervenire il nostro premier «teorico universalmente riconosciuto della competizione europea». Riggio poi cita l'esempio della Francia che ha varato una legge per proteggere il sistema nazionale «mentre l'Italia forse non è in condizioni di farlo».

Anche per il sindacato, la Uilt in particolare, paragonare una low cost come Ryanair con una compagnia di bandiera come Alitalia non è interessante né corretto. Dice il segretario generale, Luigi Simeone: «E' diversa la tipologia dei servizi all'utenza e serve un sistema di regole esigibili e uguali per tutti». E' una questione quella delle regole che più volte è stata sollevata dai diversi vettori, soprattutto di bandiera, che obiettivamente sono in crescenti difficoltà rispetto ad una concorrenza che vola - è proprio il caso di dirlo - utilizzando personale con normative contrattuali non esattamente uguali. E che hanno oggettive ricadute sul costo del lavoro e, dunque, sull'offerta dei servizi ai passeggeri. Partita ancora tutta da giocare, ma il cui fischio d'inizio potrebbe anche arrivare troppo tardi.