



Covid, la crisi di cassa frena le compagnie aeree: 4,8 milioni di lavoratori a rischio

Descrizione

Sebbene i governi di tutto il mondo abbiano dispiegato 160 miliardi di dollari di sostegni, tra aiuti diretti, sussidi salariali e sgravi fiscali, nel secondo trimestre il settore ha infatti registrato una contrazione dei ricavi di circa l'80% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Inoltre, se storicamente la liquidità generata nella stagione estiva ha aiutato le compagnie aeree a sostenere il peso dei mesi invernali di magra, «la disastrosa primavera e l'estate di quest'anno non hanno fornito alcun cuscino», spiega **Alexandre de Juniac, direttore generale e ceo di Iata**. In questo contesto, secondo de Juniac i programmi di supporto iniziali si stanno esaurendo e, qualora non vengano sostituiti o estesi, «le conseguenze per un settore già zoppicante saranno disastrose». Misure, tra l'altro, che dovrebbero coinvolgere l'intera catena del valore, compresi i partner aeroportuali e le infrastrutture per la navigazione aerea.

Intanto, stando a un recente sondaggio di Iata, **circa due terzi dei viaggiatori hanno già dichiarato che rinverranno i propri viaggi** al momento in cui l'economia generale e le condizioni finanziarie personali si stabilizzeranno, soprattutto a causa dell'aumento dei costi. Costi che le compagnie aeree hanno cercato di contrarre ricorrendo al parcheggio di migliaia di aeromobili, al taglio delle rotte e al licenziamento di migliaia di dipendenti. Ma è solo l'inizio. Secondo l'Air transport action group **a rischio sono 4,8 milioni di posti di lavoro nell'intero settore dell'aviazione** e, se si considerano i riflessi sulle altre industrie a esso collegate, l'impatto globale potrebbe toccare i 46 milioni di potenziali licenziamenti, con 1,8 trilioni di dollari di attività economica in bilico.

Solo Ryanair ha annunciato che taglierà i voli previsti nel mese di ottobre di un ulteriore 20% rispetto al 20% già dichiarato a metà agosto. Riduzioni di capacità, spiega la compagnia aerea irlandese, resi necessarie a causa dei «continui cambiamenti nelle restrizioni e nelle politiche di viaggio» dei governi europei, molte delle quali «introdotte con breve preavviso, minando la volontà dei consumatori di effettuare prenotazioni per il futuro». La fiducia dei viaggiatori, infatti, «è messa in discussione dalla cattiva gestione da parte di alcuni governi europei delle politiche di viaggio legate al covid», ha spiegato un portavoce di Ryanair, secondo il quale qualora i trend attuali continuassero potrebbero risultare necessari ulteriori tagli di capacità simili anche durante i mesi invernali. In vista della prossima riunione del Consiglio dell'Unione europea, la compagnia ha invitato i governi ad

adottare un sistema a semaforo che permetterebbe di viaggiare in sicurezza da e verso 15 paesi considerati verdi e ambra, senza restrizioni. Un approccio che potrebbe aiutare a ripristinare la fiducia dei consumatori e consentire a tutte le compagnie aeree di pianificare l'estate 2021, da cui dipendono milioni di posti di lavoro connessi ai settori dell'aviazione e del turismo», ha dichiarato Eddie Wilson, ceo di Ryanair.

La crisi di cassa, intanto, sembra aver distolto l'attenzione delle compagnie aeree dalla questione ambientale.

Secondo uno studio condotto da Task e commissionato da Transport & Environment, **le emissioni di carbonio delle compagnie aeree sono cresciute complessivamente dell'1,5% in Europa nel 2019** e del 27,6% rispetto al 2013. Ma per rispettare il programma delle Nazioni Unite sulle compensazioni delle emissioni di carbonio, le compagnie aeree globali dovranno far rientrare tra le proprie spese altri 70 milioni di euro annui per le emissioni legate ai voli a lunga percorrenza dall'Europa, pari allo 0,2% dei costi operativi. Una cifra in realtà irrisoria, secondo le associazioni ambientaliste, che non determinerebbe tra l'altro un cambio di rotta degli operatori del settore a una reale contrazione delle emissioni. «La Commissione europea conclude **Joe Dardenne, responsabile del settore aviazione di Transport & Environment** dovrebbe pensare ad altri sistemi, come introdurre una tassa sul cherosene e imporre requisiti per l'uso di carburanti sostenibili, migliorando nel frattempo il proprio meccanismo di scambio di quote delle emissioni di carbonio».

(Il Mattino)