****

**GLI AIUTI ECONOMICI ALLE AEROLINEE**

La Commissione Europea ha riconosciuto il grande impatto della pandemia COVID-19 nei sistemi di trasporto europei in generale e nel settore dell'aviazione in particolare.

Nessun dubbio che l'aviazione internazionale è stata duramente colpita, in primo luogo dall'epidemia di COVID-19 e, in secondo luogo, dalle molteplici misure nazionali adottate in diversi paesi, nel tentativo di contenere la pandemia come la chiusura degli aeroporti e la sospensione dei servizi aerei. Secondo la International Air Transport Association (IATA), su base globale, viene stimato che siano necessari aiuti finanziari intorno ai 200 miliardi di dollari. Nel solo secondo trimestre in corso la Iata prevede che le compagnie aeree brucino 61 miliardi di dollari e ciò soprattutto a causa dei rimborsi chiamate ad assolvere per la improvvisa cancellazione di voli già acquistati.

Secondo la Commissione europea, la pandemia COVID-19 si qualifica come "evento eccezionale" ai sensi del diritto della UE. L'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), del TFUE (Trattato sul Funzionamento della Unione Europea) consente agli Stati membri, previa approvazione della Commissione, di risarcire le imprese per i danni subiti in circostanze eccezionali, quale è appunto l'epidemia in corso. E’ stato proprio su questa base giuridica, che la Commissione approvò la concessione di aiuti alle compagnie aeree per le perdite subite a seguito degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001.

Scendendo nello specifico, la vicepresidente esecutiva Margrethe Vestager ha dichiarato che è possibile concedere un risarcimento alle compagnie aeree per i danni subiti a causa dell'epidemia COVID-19, **anche se hanno ricevuto aiuti per il salvataggio negli ultimi dieci anni.** Il ben noto principio "one time, last time” mira ad evitare che le aziende economicamente non redditizie rimangano sul mercato, ma non è questo il caso per l'epidemia di COVID-19. La Commissione è quindi pronta ad accettare eccezioni a questa regola più volte chiamata in campo per vietare aiuti. Il principio però che rimane indispensabile è una valutazione della redditività a lungo termine della compagnia aerea, in quanto evidentemente l’evento eccezionale non giustifica aiuti concessi ad aziende già decotte in tempi anteriori all’esplosione dell’epidemia.

E’ proprio di queste ore la notizia che l’Air France riceverà 7 miliardi di euro. La decisione dell’aiuto è stata approvata dale autorità alla concorrenza dell’Unione Europea. A sostegno della richiesta il governo di Parigi aveva anche annunciato piani di rinnovamento verde nell’ambito di un programma di rinnovo flotta. La garanzia verrà concessa prima della fine dell’anno e il prestito avrà la durata massima di 6 anni. Sempre a favore della Francia il 31 marzo 2020, la Commissione Europea aveva approvato il primo aiuto di Stato volto a mitigare i danni del COVID-19 al settore aereo. Il governo francese aveva infatti istituito un meccanismo di pagamento differito di alcune tasse aeronautiche. Il sistema però è limitato alle compagnie aeree con licenza di esercizio in Francia e offrirà loro la possibilità di differire il pagamento di alcune tasse che in linea di principio sarebbero dovute tra marzo e dicembre 2020; le stesse potranno essere pagate rateizzate in un periodo massimo di 24 mesi.

Ma non si creda che l’argomento degli aiuti concessi alle compagnie aeree sia esente da polemiche. La Ryanair ad esempio che in Austria ha una sua sussidiaria, la Lauda, ha esortato il governo austriaco a non concedere alla controllata di Lufthansa Austrian Airlines aiuti di Stato, affermando che i contribuenti austriaci non dovrebbero sovvenzionare una compagnia tedesca.

La Lufthansa a sua volta che, come la Ryanair, ha l’intera flotta a terra, è attualmente in trattative con Berlino in merito agli aiuti di Stato non solo per la capogruppo, ma anche con le autorità svizzere, e belghe (oltre all’Austria) per quanto riguarda il sostegno finanziario alle sussidiarie che ha in questi paesi. In merito viene sempre avanzato il principio del *campo livellato* per tutti i contendenti in causa:

*"Non crediamo che la Lufthansa debba ricevere aiuti di Stato dai contribuenti austriaci esattamente nello stesso modo in cui non crediamo che la Ryanair debba ricevere aiuti di Stato dai contribuenti austriaci"*, ha detto Andreas Gruber, l'amministratore delegato dell'unità austriaca della Ryanair, Lauda.

La Lufthansa alla data del 23 aprile aveva una liquidità di 4.4 miliardi di euro ma avvertiva di stare bruciando un milione di euro all’ora. La compagnia è in costante contatto con il governo tedesco per definire l’importo dell’aiuto finanziario. Intanto il governo elvetico ha già concordato un prestito di un miliardo di euro a favore di Lufthansa che, come noto, controlla interamente la compagnia Swiss.

Da parte loro, i governi svedese e danese hanno concesso alla compagnia SAS una garanzia congiunta di 302 milioni di dollari. Inoltre, in Norvegia, le aziende hanno ricevuto un'esenzione temporanea di tre mesi dall'applicazione delle norme antitrust per aiutarle a mantenere i servizi di trasporto passeggeri e merci durante l'epidemia. In base alle nuove norme emanate, le compagnie aeree SAS e Norwegian possono ora coordinare i loro servizi per assicurare ai cittadini collegamenti ottimali dei voli e ciò per tutta la durata della crisi.

Decisamente più complessa la situazione nel Regno Unito ove la Virgin Atlantic è pronta a ricevere aiuti dal magnate e fondatore Sir Richard Branson, mentre la British Airways per il momento non ha fatto alcuna richiesta di ausilio. Da ricordare che la British Airways fa parte del gruppo IAG il quale è di fatto una società spagnola. Quindi siamo in presenza di una compagnia fuori UE ma che fa parte di un gruppo basato nella UE. Una situazione alquanto intricata dal punto di vista della normativa da applicare.

La UE ha anche approvato una legislazione mirata per alleviare temporaneamente gli obblighi di utilizzo delle bande orarie da parte delle compagnie aeree (la cosiddetta regola *"use-it-or-lose-it*") ai sensi del diritto comunitario. La deroga si applicherà dal 1° marzo al 24 ottobre 2020. Si applicherà anche retroattivamente dal 23 gennaio al 29 febbraio 2020 per i voli tra l'UE e la Cina o Hong Kong.

In base alle regole attuali (regolamento UE sulle bande orarie negli aeroporti (CEE 95/93)), le bande orarie per il decollo e l'atterraggio degli aeromobili sono assegnate nella UE da coordinatori indipendenti, per le stagioni di programmazione estiva o invernale. Se un vettore aereo ha utilizzato le bande orarie per almeno l'80% del tempo durante una determinata stagione, le conserva anche per la stagione corrispondente successiva (questa convenzione è denominata "bande orarie storiche", "diritti acquisiti" o "regola 80-20"). In caso contrario, le bande orarie rientrano nel pool per la riassegnazione. Di conseguenza, gli slot sottoutilizzati dai vettori aerei vengono riassegnati avvalendosi appunto della cosiddetta regola *"use it or lose it"*. Le regole di assegnazione degli slot riguardano sempre la stagione seguente. In pratica gli slot per l'estate 2020 sono già stati confermati l'anno scorso. Ciò significa che la Commissione ha tempo in abbondanza per lavorare e votare sull’intera questione tenendo conto dell’andamento epedemiologico.

La regola "*use it or lose it"* è stata temporaneamente sospesa in passato in diverse occasioni, ad esempio in seguito agli eventi dell'11 settembre 2001, durante la guerra in Iraq, durante l'epidemia di SARS nel 2003 e nel 2009 in risposta alla crisi economica e al suo impatto sull’industria dell’aviazione commerciale.

[***www.aviation-industry-news.com***](http://www.aviation-industry-news.com)

*5 maggio 2020*