

Meridiana e Alitalia fanno pagare sei euro in più su ogni volo, ma il decreto non lo prevede

Tassa fuorilegge sui biglietti aerei

Ma le compagnie ribattono: è legata a fatti straordinari

Biglietti aerei scontati per tutti, ma per qualcuno lo sono un po' meno. Qui non si parla dell'ultima proposta del ministro Scajola. Il problema è che migliaia di sardi da un mese e mezzo pagano per ogni volo 6 euro (11.618 lire) non dovuti. Moltiplicati per due (andata e ritorno), una cifra di tutto rispetto. Questo impone la tassa applicata da molte compagnie aeree dopo l'11 settembre. Peccato che quella voce non sia prevista nel decreto ministeriale con cui è stata varata la continuità territoriale. In parole povere non può essere applicata sui voli per Roma e Milano.



Chiariamo che la *crisis surcharge* - così l'ha battezzata Alitalia - colpisce soltanto i passeggeri dei voli Cagliari-Roma, Olbia-Roma, Olbia-Milano, il primo gestito da Alitalia e gli altri due saldamente nelle mani di Meridiana. «Air One ha fatto una scelta diversa - spiega Giorgio De Roni, direttore della Divisione passeggeri - Crediamo in un rapporto trasparente: le tariffe sono state fissate per decreto, non c'è altro da aggiungere. La nostra linea è questa, non ci riguarda ciò che fanno le altre compagnie».

Il decreto. Testuale: «La struttura tariffaria per tutte le rotte interessate deve includere una tariffa piena in classe economica senza limitazioni e una tariffa agevolata, anch'essa senza limitazioni. Entrambe non possono superare gli importi per la sola andata (*vedi grafico in alto*), comprensivi di iva e al netto delle tasse aeroportuali». A questo punto potrebbe affacciarsi il dubbio che la *YQ charge* - è la sigla stampata sui biglietti - possa essere inclusa tra le tasse aeroportuali. «Le cosiddette tasse aeroportuali comprendono esclusivamente le tasse d'imbarco e quella sulla sicurezza» spiega senza entrare nel merito Massimo Deiana, professore di diritto della navigazione all'università di Cagliari e componente la commissione Enac che ha gestito la gara internazionale per l'assegnazione delle rotte. Sia chiaro che per rendere legittima una tassa che oggi non lo è ci vuole soltanto un nuovo decreto del ministro dei Trasporti. Che non c'è.

Parlano le compagnie aeree. «È un supplemento deciso per coprire l'aumento esponenziale delle spese per la sicurezza» ribatte il portavoce di Meridiana Claudio Miorelli. Che aggiunge: «È un onere applicato in tutta Europa e negli Stati Uniti dopo un evento straordinario. Nel momento in cui la situazione tornerà alla normalità gli aumenti rientreranno», oppure saranno ridotti. Impossibile avere il parere dell'Alitalia. L'ufficio stampa rimanda al giorno successivo.

Rischio antitrust. È strano che la stragrande maggioranza delle compagnie aeree abbia deciso lo stesso aumento e perdipiù dal medesimo giorno. Un precedente potrebbe essere quello della «tassa sui carburanti». Scrive il Garante per la concorrenza: «L'istruttoria ha per oggetto l'applicazione contestuale, da parte delle predette compagnie aeree, di un supplemento tariffario (*fuel surcharge*) di importo uniforme per tutte le tratte nazionali, introdotto nella misura di lire 10.000 nel giugno 2000 ed aumentato a lire 24.000 a decorrere dai primi di settembre, e che dalla suddetta documentazione risulta che anche altre compagnie esercenti servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri all'interno del territorio nazionale hanno applicato il *fuel surcharge* in tempi e con importi analoghi». Qualche analogia?