

Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-02383

presentato da

CATANOSO Basilio

testo di

Lunedì 4 novembre 2013, seduta n. 110

CATANOSO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere – premesso che:

come riportano il quotidiano *La Repubblica* e l'agenzia di stampa aeronautica *Avionews* in merito agli stanziamenti da parte degli aeroporti, e riprendendo un *refrain* «calcistico», **Ryanair batte Alitalia 100 a 75**;

le polemiche emerse nei giorni scorsi dopo la decisione di Poste italiane spa di partecipare alla compagine azionaria della nostra compagnia di bandiera hanno fatto passare in secondo piano quanto accade nei nostri aeroporti da decenni e con la complicità, questa sì colpevole, degli amministratori locali nostrani;

sull'argomento degli aiuti di Stato ai vettori cosiddetti *low-cost* e *low-fares* è intervenuta numerose volte e in maniera puntuale l'Anpac, l'associazione che rappresenta la maggioranza dei piloti italiani, denunciando il danno intrinseco subito dalle compagnie italiane: Meridiana Fly, Alitalia ed altre;

fra i vettori *low-cost* che partecipano al banchetto dei contributi pubblici rientra a gran diritto l'irlandese Ryanair che, a dispetto dei 75 milioni di euro «*una-tantum*» e legittimi pagati da Poste italiane spa, ha goduto, gode e, godrà in futuro di contributi pubblici pari a circa 100 milioni annui (l'interrogante auspica che ciò non avvenga);

questi contributi le giungono attraverso i cosiddetti «fondi sviluppo rotte e *marketing*» stanziati dagli aeroporti di casa nostra per riuscire ad attirare il traffico *low-cost*;

pagano le regioni, le province ed i comuni per salvare mini-aeroporti dove non vuole atterrare più nessuno;

spesso la scommessa si è rivelata un *boomerang* che ha comportato perdite di bilancio milionarie (vedi il caso della società di gestione dell'aeroporto di Verona e quella di Rimini) e ne ha trasformati altri, Alghero e Trapani, in ostaggi costretti a pagare ingenti somme pur di non perdere i servizi di Ryanair;

il meccanismo di questi sussidi è semplice: se si intende mettere su una base Ryanair in un aeroporto locale occorre pagare in quanto il traffico garantito dalla compagnia sarebbe un volano per lo sviluppo locale. E allora è guerra di tutti contro tutti per non perdere l'occasione;

il risultato è questo: l'aeroporto di Verona è arrivato sull'orlo del crac (a un certo punto perdeva 26 milioni su 34 di ricavi) dopo aver garantito a Dublino la bellezza di 24 euro a passeggero. Trapani ha staccato un assegno di 20 milioni in cinque anni alla *Airport marketing limited* di Dublino, una controllata Ryanair, per la co-promozione pubblicitaria sul suo sito facendo decollare i passeggeri dai 533 mila del 2008 agli 1,6 milioni del 2012, ma perdendo nello stesso periodo 10 milioni. E ora che l'intesa è a scadenza, l'aerolinea vuole tre milioni di euro in più e ha costretto la regione siciliana a correre in aiuto dello scalo di Birgi. Rimini – oggi in concordato preventivo – ha speso 12 milioni per le *low-cost* (Ryanair compresa) inclusi 922,73 euro a volo per la defunta Windjet;

come riporta il sito di *Repubblica*, la formula «Ryanair» qualche volta funziona. Le società di gestione degli aeroporti di Bergamo (dove Ryanair è indagata per evasione fiscale) e di Pisa – che per il *co-marketing* con le compagnie a basso costo spendono rispettivamente 20 e 11 milioni l'anno – hanno i bilanci in utile. A Bergamo sono passati, ad agosto 2013, il 40 per cento in più di passeggeri di Linate. La società di gestione degli aeroporti pugliesi, che finanzia le *low-cost* con 5 euro di incentivo a passeggero e 35 milioni in 5 anni, sostiene di aver fatto volare così in zona 7 milioni di passeggeri. Ma la distorsione alla concorrenza e lo spreco, in qualche caso, di soldi pubblici restano. Parma, nonostante i milioni di euro spesi in tal senso è rimasto un aeroporto fantasma, Alghero ha sborsato 41 milioni di euro in 10 anni (20 solo nel 2011-2012) solo per finire nel mirino dell'Unione europea e per rischiare ora un clamoroso dietro-front di Ryanair;

dal canto suo Ryanair replica che i suoi contratti con gli aeroporti locali non costituiscono aiuti di Stato, come stabilito dalla sentenza della Corte europea del 2008 relativa al caso Charleroi (il secondo aeroporto di Bruxelles) e l'Unione europea non ha mai fatto appello contro questa sentenza;

a giudizio dell'interrogante non si può consentire che una tale quantità di denaro pubblico venga sborsato dai nostri enti locali per finanziare una diretta concorrente delle compagnie aeree italiane, in maniera così sfacciata, alterando pesantemente i termini di una leale competizione sul nostro territorio;

e non traggano in inganno le promesse di contribuire all'occupazione nel nostro Paese come sbandierato più volte attraverso i media; a quanto risulta all'interrogante oltre il 50 per cento del personale che lavora in Italia è straniero e non è tutto: il vettore *low cost* impiega in modo diretto meno del 30 per cento dei suoi dipendenti con un contratto irlandese mentre la restante parte, facente capo a diverse società con modalità tutte da esplorare, con una varietà di contratti che, relativamente ai contributi previdenziali, non sono aderenti né alle norme italiane e neanche ai regolamenti UE sul personale navigante;

un intervento normativo e a livello comunitario (c'è in atto un'azione a livello di Unione europea), sono necessari e devono essere compiuti in tempi brevi pena l'inutilità, nel caso Alitalia, del salvataggio compiuto da Poste italiane spa e, nel caso di altre compagnie nazionali, di complesse ristrutturazioni in atto minate all'origine da condizioni di svantaggio competitivo –:

quali iniziative intenda assumere il Governo per risolvere le problematiche esposte in premessa. (4-02383)