



# DOSSIER

## Alitalia messa in ginocchio dal co-marketing

### Il Caso RYAN AIR

A partire dal 2000 le normative europee prevedono la possibilità che i singoli stati possano cofinanziare i vettori aerei tramite gli enti di gestione aeroportuale.

Queste norme - parzialmente modificate nel 2014 - hanno un evidente effetto distorsivo della concorrenza, pertanto sono assoggettate ad una serie di limiti geografici e temporali posti a tutela della leale competizione tra i vari vettori. Ad esempio, il finanziamento deve essere limitato al periodo di avviamento del collegamento aereo, e può essere erogato solo per rotte che colleghino aeroporti di piccole dimensioni, oppure riguardare zone economicamente svantaggiate o isolate.

Inoltre, ogni tratta deve essere in grado di sostenersi economicamente in maniera autonoma al termine dell'erogazione degli incentivi, e le compagnie aeree sono obbligate a mantenere in vita il collegamento per un periodo almeno pari a quello durante il quale hanno beneficiato di incentivi.

Un'altra norma impone che gli aeroporti debbano distare almeno 200 chilometri da altre aerostazioni con un sufficiente volume di traffico passeggeri, e che non sia presente un collegamento ferroviario ad alta velocità.

Nel corso degli anni abbiamo assistito in Italia al dilagare delle compagnie low-cost, Ryanair in primis: una invasione che non ha eguali in Europa, al punto che di recente la stessa Ryanair ha potuto pubblicizzare sé stessa come la prima compagnia aerea italiana, con i comportamenti offensivi che le sono abituali, non ultimo lo sfottò sul Papa.

Proviamo ad esaminare i fattori che hanno permesso tutto questo, nel (l'assordante) silenzio delle istituzioni e degli enti preposti al controllo.

#### 1) IL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO GENERA DISTORSIONI

Da più di 25 anni l'Italia aspetta un piano nazionale degli aeroporti che riordini la rete degli scali esistenti, che sono attualmente ben 112: la proposta più recente prevede una trentina di aeroporti di interesse nazionale senza limitare l'operatività e la libera iniziativa di tutti gli altri. La Spagna, con un territorio molto più grande, ne conta 32, la Francia 46, la Germania 33. Ciascuno scalo italiano è gestito in condizioni di monopolio da una società a sé stante, nella maggior parte dei casi di proprietà di enti pubblici (regioni, comuni) o a forte partecipazione pubblica.

In questo vuoto legislativo e regolatorio, aeroporti vicinissimi fra loro competono per attrarre traffico e sopravvivere, concedendo incentivi alle compagnie aeree per attrarre collegamenti. Stime attendibili quantificano nell'ordine di centinaia di milioni di euro annui il costo totale dei sussidi pagati degli aeroporti italiani alle compagnie low cost, con la sola Ryanair a fare la parte del leone con un ammontare di ben oltre 100 milioni all'anno.

Un enorme esborso di soldi pubblici. In pratica gli sconti sulle tariffe esistono solo grazie ad un gigantesco trasferimento di ricchezza dalle tasche di tutti i cittadini a quelle delle compagnie aeree low cost.

Nel totale spregio della trasparenza, questi contratti vengono definiti "riservati" (in Italia contratti segreti sono ammessi solo se inerenti alla sicurezza Nazionale) per cui ci si può affidare solo alle stime, o a rari casi in cui questi documenti sono stati resi pubblici. Ad esempio nel 2008 la trasmissione Report ha mostrato un documento preso dal sito di Aeroporti di Roma in cui si evidenziava un contributo di 5,30 euro a passeggero pagato dall'aeroporto di Ciampino alle low cost. Considerando una media di 4 milioni di passeggeri/anno, parliamo di più di 20 milioni di euro annui versati solo da questo scalo. Altre cifre emerse più di recente parlano di 4 milioni/anno per Trapani (24 euro a passeggero!), 7 milioni/anno per gli aeroporti pugliesi di Bari e Brindisi, 4 milioni/anno per Alghero, 11 milioni/anno a Pisa, fino ai 20 milioni/anno per Bergamo, dove Ryanair ha una base importante. Quest'ultimo scalo, data la sua vicinanza con Linate (30 km.) non dovrebbe esistere secondo le norme europee. La sua sopravvivenza è legata a doppio filo alle low cost, le quali possono quindi imporre allo scalo le proprie condizioni.

Pur non assistendo alla vera e propria invasione avvenuta in Italia per il gran numero di aeroporti e la sostanziale mancanza di un controllo sovraordinato, e quindi di una strategia a tutela dell'interesse nazionale, accordi simili esistono in quasi tutti gli aeroporti europei toccati dalle low cost: non a caso si moltiplicano le denunce a carico di queste compagnie presso la commissione europea per aiuti di stato.

Ryanair ha subito condanne per aiuti di stato illeciti erogati dagli aeroporti di Zweibrücken in Germania, Charleroi in Belgio e Alghero, ed indagini sono in corso in parecchi altri scali: ultimo caso in Italia il rinvio a giudizio dell'amministratore di Aeroporti di Puglia per la concessione - senza gara di appalto - di contributi pubblici per decine di milioni di euro a diverse low cost.

Parametrando le cifre italiane a quelle degli scali europei, anche se la penetrazione in quei mercati è sensibilmente minore, possiamo dedurre che le cifre dei sussidi pubblici a livello europeo sono dell'ordine dei miliardi di euro.

I finanziamenti vengono erogati in molte maniere, dai semplici sconti sui vari servizi di scalo fino ad arrivare alle spese per le concessionarie pubblicitarie delle varie compagnie, che arrivano a far pagare un milione di euro/anno per un banner pubblicitario sul proprio sito internet o tariffe esagerate per pubblicità sulle riviste di bordo.

Ryanair si è dimostrata la più abile nell'aggiudicarsi i più variegati tipi di finanziamenti; sicuramente parte del suo successo è dovuto ad uno dei loro consiglieri, l'ex politico irlandese Charlie Mc Creevy. Membro del gruppo Bilderberg, ex commissario europeo per il mercato interno, da profondo conoscitore della materia può suggerire come far fare soldi alla Ryanair avvalendosi delle falle della legislazione che lui stesso ha contribuito a scrivere.

Questo strumento è servito per alimentare casi, oggi più che mai lampanti, di dumping sulle regole del lavoro che hanno favorito una concorrenza sleale e che rimangono un elemento fondamentale per la sopravvivenza stessa delle low cost, ovvero...

## 2) LO SFRUTTAMENTO DEI LAVORATORI

Un altro vantaggio concesso alle low cost consiste nel permettere loro di applicare contratti di lavoro di diritto straniero al personale basato in Italia: in mancanza di qualunque tutela di ordine sindacale e di un reale controllo degli enti preposti, ciò si traduce in una tassazione e contribuzione agevolate, peraltro versate all'estero, mentre i servizi agli individui vengono erogati dallo Stato italiano, praticamente omaggiati dalla collettività.

Tale pratica è stata censurata in diversi stati europei, come dimostrato dalle molteplici indagini a cui è stata sottoposta ed anche condannata Ryanair, ultimo caso a Marseille - Aix en Provence, dove piloti e assistenti di volo si sono costituiti parte civile in una causa da loro promossa per questa irregolarità. Il rappresentante di Ryanair non ha risposto alle domande del giudice.

Un'indagine è in corso in Danimarca e altre se ne sono avute tempo addietro. Inoltre ci sono libri e testimonianze che fanno accapponare la pelle sull'utilizzo di metodi inadeguati per qualsiasi società civile: è per questo che la maggior parte dei paesi europei ha subito fatto fronte a tale piaga schierandosi in prima linea contro il dumping sociale e obbligando le varie low cost ad applicare i rispettivi contratti nazionali.

Famosa una delle ultime selezioni Ryanair, al termine della quale tutti i candidati hanno rifiutato di essere assunti. Ad una di essi è stato chiesto: *“Lei perché non ha accettato?”* La risposta è stata: *“Al momento di trattare l'offerta con l'Agenzia Interinale ho capito che il lavoro sarebbe stato un COTTIMO dove l'effettivo impegno lavorativo pagato si limitava alle ore volate, senza alcun corrispettivo per le fasi preliminari prima del volo e durante gli eventuali scali o soste tecniche. La compagnia non dà più una certezza sullo scalo di partenza e sul rientro a fine turno a tal punto che uno può trovarsi a Londra o ad Oslo dovendo affrontare gli alti costi di residenza rispetto a quanto possano essere quelli di Pisa o comunque non dove uno generalmente vive. Gli stipendi da 1.000 a 1.400 € (40/32 ore settimanali alternate EFFETTIVAMENTE volate) non comprendono il corso che costa 4.000 € da fare a Francoforte (decurtabile in quota parte mensile di 360,00 € dallo stipendio), il nolo della divisa per 30 € mensili, una propria polizza assicurativa, senza copertura in caso di malattia, dovendoti portare il tuo cibo e la tua acqua. Il rapporto di lavoro è regolato dalla legislazione irlandese e la busta paga la percepisci direttamente attraverso la rete bancomat sul territorio europeo con obbligo di aprire un conto corrente presso la loro stessa banca. Queste condizioni sono impossibili da accettare se specialmente l'aeroporto assegnato è diverso da quello prossimo alla tua abitazione. Il rischio di andare in rimessa è altissimo e non esistono tutele”.*

“Chi altro ha accettato?”

*“Nessuno dei selezionati ha potuto accettare, a queste condizioni. Siamo considerati degli strumenti di business”.*

È inutile star qui a ricordare che gli assistenti di volo sono parte fondante e determinante della SICUREZZA VOLO!

Simili pratiche illecite pongono la compagnia di bandiera fuori mercato.

L'altra cosa che stupisce poi è la totale disinformazione o la cattiva informazione con la quale si riempiono pagine e pagine di critiche feroci su Alitalia senza che nessuno registri o faccia osservare quanto scritto finora.

Alla luce di tutto questo come non immaginare che all'origine ci sia malaffare e malcostume fatto passare come interesse nazionale?

Nonostante le prevedibili difficoltà legate alla Brexit, nel nostro paese si continua ad agevolare una penetrazione senza eguali in Europa: quali realtà si nascondono dietro la proprietà di queste compagnie, talmente potenti al punto di condizionare stampa e politica nel nostro paese?

Forse le stesse che hanno usufruito di alcuni recenti salvataggi ultra miliardari, e coloro che li hanno elargiti?

15/12/2016

CONFAEL ASSOVOLO  
Trasporto Aereo

CONFAEL ASSOVOLO