

*Cinquantaseiesima puntata del dossier Alitalia CAI, per gentile concessione di Felice Saulino*  
[www.felicesaulino.it](http://www.felicesaulino.it)

A novembre del 2012 i patrioti Alitalia ricevono l'ennesimo aiuto di Stato...

...uno scudo contro la concorrenza di Easy Jet e Ryanair. Guarda caso, si tratta dei due vettori low cost che hanno eroso i margini della compagnia di bandierina sul corto raggio.

Il 20 novembre, il Consiglio di Stato accoglie il ricorso presentato dell'Alitalia e congela la cessione a Easy Jet di sette slot nell'aeroporto di Milano Linate. Il passaggio –imposto dall'Antitrust– viene sospeso fino al 22 gennaio 2013, data dell'udienza di merito. Per la compagnia aerea italiana è una vera boccata d'ossigeno: in questo modo, durante le festività natalizie potrà continuare a volare senza concorrenti tra Milano-Linate e Roma-Fiumicino, la "rotta d'oro" su cui opera da quattro anni in regime di monopolio grazie a una deroga antitrust peraltro scaduta.

Frances Ouseley, direttore Italia di Easyjet, parla esplicitamente di aiuto di Stato: "Non ci aspettavamo questo rigurgitino di protezionismo, che sicuramente non va a favore della collettività ed è un grave danno per i consumatori. Una dilazione di due mesi è di fatto un aiuto ad Alitalia e significa protrarre il monopolio, che avrebbe dovuto cessare di esistere già dal 28 ottobre scorso".

Di Ryanair si occupa direttamente il governo Monti che il 21 novembre inserisce un nuovo comma (comma 1 dell'articolo 38) nel Decreto Sviluppo 2012. Poche righe che sembrano studiate per colpire la low cost irlandese. La norma deve essere farina di Guido Improta, sottosegretario ai trasporti con delega all'aviazione civile. Prima di essere cooptato nel governo dei tecnici, Improta era capo delle relazioni istituzionali di Alitalia "alle dirette dipendenze del presidente Colaninno".

Sabato 24 novembre, il ministro Corrado Passera, atteso a Bergamo per un convegno, arriva all'aeroporto di Orio con un volo Ryanair. Vettore e location non sono stati scelti a caso: Orio al Serio è la maggiore base italiana di Ryanair, che qui copre il 75 per cento del traffico, e Passera vuole dare il massimo risalto al provvedimento che dovrebbe obbligarla a versare nel nostro Paese tasse e contributi previdenziali. La cosiddetta norma anti-Ryanair.

Naturalmente il ministro dello Sviluppo economico nega d'aver messo nel mirino la compagnia irlandese. E una volta sbarcato a Bergamo dice: "Questa non è una norma contro nessuno. Con il nostro provvedimento abbiamo soltanto chiesto che tutte le aziende paghino le tasse e i contributi previdenziali qui in Italia, come è giusto che sia". Ryanair regola tutti i suoi conti con il fisco irlandese dove il prelievo è sotto il venti per cento degli utili. Se dovesse pagare allo Stato

italiano tasse e contributi per le dieci basi aeree che ha nel nostro Paese subirebbe un aggravio di parecchi milioni di euro all'anno.

L'anomalia è stata più volte oggetto di contestazioni e vertenze giudiziarie. Ryanair è l'unico vettore europeo ad avere delle basi in Italia e ad applicare le normative del suo Paese d'origine, l'Irlanda, senza osservare nemmeno le regole del contratto collettivo di lavoro e quelle dell'ENAC.

Il problema è che questa forma di "concorrenza sleale" è stata sempre tollerata. Per una serie di ragioni: i grandi volumi di traffico garantiti dalla low cost irlandese, i benefici assicurati al nostro turismo dai tanti passeggeri trasportati nel Bel Paese, lo strapotere della società di Dublino, il fare spiccio e spesso brutale dell'amministratore delegato O'Leary che, di fronte all'imposizione del nostro regime fiscale, potrebbe abbandonare le basi italiane.

*Articolo pubblicato su [www.felicesaulino.it](http://www.felicesaulino.it) sotto licenza Creative Commons, riprodotto per gentile concessione dell'autore*