

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Goffredo Depau

Depau

10.40

COMUNE DI CAGLIARI	
PRESIDENZA CONSIGLIO COMUNALE	
	22 OTT. 2012
Prot.	381
Ufficio	INIZIO

Mozione di indirizzi sulla società SOGAER e sui "servizi" che l'aeroporto di Cagliari Elmas deve offrire per assolvere al ruolo di ponte "virtuale" tra la città capitale della Sardegna ed il resto dei territori nazionali, comunitari e del bacino del mediterraneo

Premesso che:

Il carattere geografico dell'insularità costituisce un handicap naturale allo sviluppo economico della Sardegna e un vincolo capace di minare significativamente il **diritto alla mobilità** da e per l'isola dei cittadini sardi, italiani ed europei.

L'art. 119 della Costituzione italiana prevede che "per promuovere lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale, per rimuovere gli squilibri economici e sociali, per favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona, o per provvedere a scopi diversi dal normale esercizio delle loro funzioni, lo **Stato destina risorse aggiuntive ed effettua interventi speciali** in favore di determinati Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni."

Anche il Trattato UE all'art. 3 si prefigge quale obiettivo "costituzionale" dell'UE quello della **coesione economica, sociale e territoriale** da perseguire attraverso la realizzazione di azioni positive volte al superamento degli svantaggi che ne impediscono la realizzazione. Svantaggi, tra i quali, a pieno titolo, rientra l'impossibilità di collegamenti via terra tra le isole ed il resto del continente europeo.

Che il Trattato di Amsterdam con l'art. 158 (ora 174 TFUE), ha previsto la condizione di **insularità** quale forma permanente di svantaggio strutturale, impegnando le Istituzioni comunitarie ad adottare azioni volte ad eliminare le cause che ostacolano il loro sviluppo economico. Più specificamente il predetto articolo prevede azioni che mirano "**a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo tra le varie regioni ed il ritardo delle regioni meno favorite o insulari**".

Considerato che:

- ☐ L'aeroporto "Mario Mameli" di Cagliari-Elmas è stato realizzato interamente con fondi pubblici, quale primaria infrastruttura della mobilità di tutta la Sardegna.
- ☐ Dal 2007 l'Aeroporto è gestito, con affidamento diretto di durata quarantennale da parte del Ministero dei Trasporti, dalla Società per Azioni SOGAER, azienda costituita nel 1990 dalla Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Cagliari, che ancora oggi ne è la principale azionista, detenendo il 94,35% delle quote sociali.
- ☐ Tale società aeroportuale, come si apprende dal sito internet, si è ripromessa di affrontare "*con grande senso di responsabilità il proprio ruolo di gestore della principale porta di accesso dell'Isola, impegnandosi a garantire servizi aeroportuali ai massimi livelli di qualità e sicurezza, progettare la crescita delle strutture e degli impianti aeroportuali e incentivare lo sviluppo delle attività economiche dello scalo e del territorio.*"
- ☐ Attualmente l'offerta di voli comprende l'operatività di diverse compagnie aeree, tradizionali e low cost, tra cui Alitalia, Air Berlin, Air Dolomiti, Airone, British Airways, Easyjet, Lufthansa, Meridiana e Ryanair.
- ☐ Da una analisi dei dati riguardanti l'utenza degli aeroporti per traffico di passeggeri, risulta che nel 2006 i passeggeri transitati sull'aeroporto di Cagliari-Elmas sono stati 2.492.710, mentre nel 2011 sono stati 3.698.982 evidenziando un trend di crescita del 48,40% tra il 2006 e il 2011. Tali risultati sono

dovuti soprattutto alla crescita della pluralità degli operatori e alla politica dei viaggi "low cost", che hanno consentito la diffusione esponenziale dei viaggi cosiddetti a "a basso costo", creando una ricaduta positiva sul traffico turistico verso la Sardegna e verso Cagliari in particolare, migliorando, inoltre, le opportunità di mobilità dei sardi che si trovano a viaggiare non solo per turismo "outgoing" ma anche per motivi di lavoro o di famiglia in combinazione con un sistema – irrinunciabile – di tratte in continuità territoriale.

□ La misura di questo dato di crescita appare positivo se consideriamo che l'aeroporto di Francoforte sul Meno (principale scalo europeo) ha riportato una crescita del 6,86% e quello di Zurigo-Kloten ha riportato una crescita del 26,11%.

□ Viceversa, detti numeri non appaiono confortanti alla luce dei seguenti dati:

a) il numero complessivo dei passeggeri del traffico aereo su Cagliari sono ancora fortemente modesti e deficitari laddove si consideri il solo confronto con l'isola spagnola di Palma di Maiorca che, da sola, raggiunge un traffico di quasi **22 milioni e mezzo** di passeggeri aerei all'anno contro i **7 milioni c.ca** di tutto il sistema aeroportuale dell'intera Sardegna e, appunto, i poco più di **3 milioni e mezzo** della sola Cagliari-Elmas !;

b) i dati parziali dei passeggeri relativi all'anno 2012, segna una **diminuzione** del numero di passeggeri di Cagliari-Elmas e, a fine anno, al massimo raggiungeranno il pareggio rispetto a quelli del 2011. Pertanto la crescita, apparentemente, "impetuosa" degli anni precedenti si è arrestata.

□ La Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Cagliari, Ente Autonomo di Diritto Pubblico, principale azionista della SOGAER, dovrebbe cedere nei prossimi mesi, il 40% delle quote sociali attraverso, non con un bando pubblico, ma con una manifestazione di interesse per cui ha designato, soggetto attuatore la stessa SOGAER. La predetta manifestazione di interesse, con termine fissato al 18/10/2010 ha subito numerose proroghe ed è tuttora in essere:

Attualmente sembrerebbero in lizza tre società interessate all'acquisto del pacchetto azionario:

□ GEASAR S.p.A, che gestisce l'aeroporto di Olbia-Costa Smeralda e il cui azionista di maggioranza è Meridiana Fly S.p.A., che detiene il 79,8% delle azioni sociali;

□ SAVE SPA che gestisce l'aeroporto di Venezia;

□ Fondo 2I partecipato dalla Cassa Depositi e Prestiti.

Altre società di gestione di importanti scali aeroportuali a livello europeo inizialmente interessate a partecipare alla acquisizione, sembra che abbiano ritirato la loro disponibilità.

□ Si è appreso recentemente dalla stampa che la SOGAER sarebbe interessata all'acquisto di quote di maggioranza della società aeroportuale dello scalo di Fenosu-Oristano (SOGAEOR), parrebbe al fine di ivi trasferirvi una parte consistente del traffico low cost.

Considerato inoltre che:

L'Amministrazione Comunale considera lo scalo aeroportuale di CAGLIARI, una infrastruttura **essenziale** allo sviluppo dell'economia dell'isola e dell'intera area metropolitana, da un lato con particolare riferimento alla crescita delle presenze turistiche e dall'altro per lo sviluppo delle attività economiche e commerciali, accrescendo l'accessibilità nazionale ed internazionale dell'isola.

Promuovere l'accessibilità degli scali mediante l'adeguamento tecnologico delle infrastrutture aeroportuali significa trasformare gli aeroporti in efficaci strumenti di promozione territoriale. Benché il Comune di Cagliari (così gli altri Enti pubblici interessati allo sviluppo del trasporto aereo, alcuni dei quali finanziatori delle principali infrastrutture aeroportuali), non faccia parte della compagine sociale della SOGAER per ragioni afferenti ad architetture societarie poco intelligibili, esso è rappresentato nel C.d.A. della SOGAER attraverso la previsione statutaria che assegna un ruolo da componente al Sindaco di Cagliari. E, l'amministrazione cagliaritano, in quanto parte della "governance" della società, nonché portatrice di interessi della comunità cagliaritano e, quale città capoluogo, dell'intera Sardegna, ha il dovere e l'onere di interessarsi degli sviluppi futuri del proprio scalo aeroportuale, fornendo alcuni indirizzi di **interesse**

pubblico;

Non sarà di secondaria importanza il profilo industriale o finanziario del soggetto imprenditoriale che acquisirà il 40% delle quote dell'aeroporto.

In primo luogo, per ragioni di concorrenza e di rispetto delle normative nazionali e comunitarie, la scelta dell'acquirente dovrebbe avvenire attraverso **bando pubblico e relativa gara** e non attraverso una procedura negoziata in corso da oltre un biennio e senza effettivo termine e specifici criteri di trasparenza.

In secondo luogo, il bando (o comunque la scelta) dovrebbe rivolgersi a soggetti che abbiano la capacità economica di sviluppare il mercato aeroportuale e l'offerta di servizi e che non siano in potenziale "**conflitto di interesse**" con lo sviluppo turistico ed il mercato low cost al quale necessariamente l'aeroporto deve aprirsi al fine di fare da volano all'economia di Cagliari e di tutta l'isola, con l'obiettivo di raggiungere, se non superare, il numero di passeggeri di mete turistiche concorrenti.

In terzo luogo è auspicabile l'ingresso nella compagine societaria di un soggetto in grado di accrescere le potenzialità dello scalo cagliaritano, facendo rete con altri scali nazionali ed internazionali, assicurando una **equidistanza nei confronti delle differenti compagnie aeree ed altre realtà aeroportuali nazionali**, al fine di garantire l'ampliamento delle offerte e degli operatori di mercato sullo scalo cagliaritano.

Nella stessa ottica, inoltre, l'**acquisizione di quote di partecipazione in altri scali isolani** (tanto più nel caso in cui siano reduci da esperienze fallimentari) andrà ponderata e **subordinata ad un piano industriale di sostenibilità** tanto dei costi, quanto delle prospettive future, tenuto anche conto del fatto che la normativa nazionale va sempre più verso la premialità degli scali di interesse nazionale e la chiusura di quelli minori, forieri di ingenti costi e privi di prospettive di redditività

È opportuno che la SOGAER concentri i propri sforzi e risorse economiche verso **l'incremento delle reti e delle relazioni con più compagnie aeree**, concertando con il territorio politiche di promozione e comunicazione volte ad accrescere l'appeal del territorio per le compagnie aeree, nella prospettiva di aumentare le proprie possibilità di riempimento degli aeromobili.

Risulta, inoltre, fondamentale il **miglioramento dei servizi, anche primari, da offrire ai propri passeggeri**, tra i quali si evidenziano alcune manchevolezze:

- il malf funzionamento (o l'assenza) della **climatizzazione estiva** in tutti gli ambienti dell'aeroporto, il che ha destato critiche severissime da parte degli utenti e malcontento generalizzato da parte dei dipendenti e gli operatori costretti a lavorare in condizioni di grave disagio;
- la vetustà ed il pessimo stato di manutenzione dei **vani scale e ascensori e relative barriere architettoniche dell'autosilos** di fronte all'aerostazione, nonché la necessità di studiare l'ipotesi di copertura dell'ultimo piano, attualmente scoperto, in ragione del progressivo aumento di richiesta di parcheggi coperti, quasi sempre esauriti.

Tutto ciò premesso, il Consiglio Comunale impegna il Sindaco

affinché, nella sua qualità di proprio rappresentante all'interno del C.d.A. della SOGAER, voglia:

a) manifestare la posizione dell'Amministrazione Comunale nei riguardi delle necessità della cittadinanza e dell'economia della città e dell'isola, con riguardo alla compatibilità delle scelte gestionali della società SOGAER, con particolare riferimento sia alla **crescita delle presenze turistiche**, sia al **miglioramento delle offerte verso le principali mete, quantomeno, nazionali, comunitarie e del bacino del mediterraneo**.

b) assicurarsi che gli indirizzi gestionali della SOGAER siano rivolti nella direzione dell'aumento del

traffico dei vettori e dei passeggeri con l'incremento delle reti e delle relazioni con più compagnie aeree ed all'offerta di migliori servizi per utenti, lavoratori e passeggeri.

c) verificare lo stato della procedura di cessione delle quote di minoranza della società Sogaer e la legittimità di una **procedura negoziata** di lungo corso in luogo di quella di un **bando pubblico** per la scelta del **miglior contraente** rispetto alle necessità sopra specificate;

d) in ogni caso verificare se siano state opportunamente considerate tutte le **possibili proposte provenienti da differenti soggetti industriali** e se non sia il caso di riaprire i termini per il coinvolgimento di possibili ulteriori operatori economici, al fine di perseguire le finalità di cui sopra, con le modalità più aperte e trasparenti possibili;

e) valutare i possibili **"conflitti di interessi"** o **assenza dei requisiti necessari** in capo ad uno o più dei soggetti che parrebbero essere in corsa per l'acquisto delle predette quote;

f) subordinare il proprio voto per eventuali acquisizioni di partecipazioni in altre società di gestione aeroportuali, quali quello di Oristano, alla presenza di **inconfutabili prospettive di vantaggio per lo sviluppo dell'Aeroporto Cagliari-Elmas** derivanti dalla relativa acquisizione, nonché alla sussistenza dei requisiti stabiliti dalle recenti direttive nazionali per il mantenimento in servizio di detti aeroporti;

g) stante l'urgenza ed indefettibilità della maggior parte dei temi sopra posti (in particolare quelli di cui ai punti c, d, e, f) **a riferire, non appena possibile, al Consiglio Comunale** l'esito delle predette verifiche ed interlocuzioni.

CAGLIARI 22 ottobre 2012

Davide Carta
Giovanni Dore
Enrico Lobina
Sergio Mascia

FERDINANDO SECCHI





