

L'avvocato cagliaritano: il co-marketing funziona, ci sono le strade per evitare sanzioni Ue

«Ryanair può essere trattenuta»

Parla Paolo Angius: è nel cda degli aeroporti di Trapani e Pisa

RESTA ACCESO IL DIBATTITO SUL PROBLEMA DEGLI AIUTI DI STATO LEGATI A RYANAIR, CHE STA RIDUCENDO LA PRESENZA IN SARDEGNA. L'UNIONE EUROPEA LASCIA APERTE LE PORTE ALLE «REGIONI REMOTE».

► Per l'Europa i contributi alle compagnie aeree non sono aiuti di Stato quando «viene inaugurata una rotta in partenza da un aeroporto situato in una regione remota»: a Trapani, Sicilia, non hanno aspettato che il commissario europeo alla Concorrenza Margrethe Vestager lo chiarisse (come ha fatto nei giorni scorsi rivolgendosi ai politici sardi) e nel 2014 hanno stipulato un accordo con Ryanair. I Comuni di tutta l'area vasta - il «libero consorzio di Trapani» che si è sostituito alla decaduta Provincia - ogni anno si quotano per finanziare con 2,2 milioni di euro il vettore low cost, che in cambio garantisce collegamenti con 10 città europee e 13 italiane.

L'ESPERTO. «È un'intesa di marketing vero ed efficace», racconta Paolo Angius, avvocato cagliaritano che conosce il mondo degli aero-

porti e delle compagnie aeree meglio delle sue tasche: dal 2009 è vicepresidente della società che gestisce lo scalo di Trapani-Birgi e da circa un anno guida la Toscana aeroporti Spa di Pisa. «A Trapani la Ryanair ha raggiunto un accordo di co-marketing con la Camera di Commercio, che ha coordinato l'azione di tutti i Comuni della zona». Fondi pubblici per sostenere una compagnia privata: uno schema simile a quello che fino qualche mese fa aveva mandato avanti il matrimonio tra la compagnia low

cost e gli scali di Cagliari e Alghero. «In Sardegna avevate la legge 10, che in Sicilia veniva invidiata», dice Angius. Sulla legittimità di quei finanziamenti si pronuncerà nei prossimi giorni la Commissione europea. Che fino ad ora non ha contestato l'accordo trapanese (completato poi da un contratto che lega il vettore alla società che gestisce l'aeroporto), valido fino al 2016. Anche qui la Ryanair ha minacciato l'addio, per via dei ritardi nel pagamento delle rate previste nel contratto. L'allarme poi è

rientrato. In tempi in cui i bilanci municipali sono sempre più austeri, le soluzioni comunque non mancano: «Credo sia giusto che i Comuni istituiscano una tassa di soggiorno: con i soldi raccolti si possono sostenere i collegamenti low

cost, che a loro volta garantiscono un grande flusso turistico», dice Angius.

I BENEFICI. Nel frattempo l'economia del Trapanese gira anche grazie ai voli Ryanair: secondo la Banca d'Italia i turisti stranieri hanno speso 101 milioni di euro nel 2014 - anno in cui è stato siglato l'accordo con il vettore - contro i 66 milioni del 2013. Ecco perché tutti i centri della Provincia

hanno scelto di quotarsi pur di trattenere la compagnia irlandese. Angius però spiega che accordi di questo tipo non possono essere conclusi senza le società che gestiscono gli aeroporti: «Se a trattare con la Ryanair vanno i singoli sindaci, l'effetto può essere negativo: spesso credono di poter influenzare le scelte della compagnia e fare la voce grossa, ma a volte tornano da Dublino con qualche rotta in meno».

Ecco perché sarebbe meglio un intervento della Regione: «In Sardegna si possono creare varie destinazioni. Tanto per dire: la rotta dei Nuraghi, quella delle ex miniere e così via. Poi su queste idee si basano i piani di co-marketing con Ryanair». Un'altra strada per avere le mani libere con le compagnie senza incappare nelle procedure di infrazione della commissione europea può essere quella dell'ingresso dei privati nelle società che gestiscono gli aeroporti. «Una privatizzazione seria può servire anche a questo scopo», spiega Angius.

Nell'Isola i tentativi, per ora, sono andati tutti a vuoto. La Sogaer - controllata dalla Camera di Commercio, in società con Regione e Sfrs, oltre al Banco di Sardegna - ha provato a cercare nuovi soci, senza successo. Ad Alghero, la Sogaer (della Regione all'80 per cento) sta provando dalla scorsa estate a collocare le proprie azioni sul mercato. Nei giorni scorsi è arrivato il quarto rinvio dei termini: ci sarà tempo fino al 4 febbraio per presentare le offerte.

Michele Ruffi

RIPRODUZIONE RISERVATA



IL CASO

Secondo Bruxelles, i contributi alle compagnie aeree non sono aiuti di Stato quando «viene inaugurata una rotta in partenza da un aeroporto situato in una regione remota». Lo spiega Paolo Angius (nel cerchio) avvocato sardo nel cda degli aeroporti di Trapani e Pisa

