

**Il caso.** Gli enti locali fanno a gara a colpi di aiuti per ottenere i collegamenti low cost. Ora però i giochi potrebbero riaprirsi

# In Italia irlandesi pigliatutto ma il conto da 150 milioni lo pagano gli aeroporti

**ETTORE LIVINI**

MILANO. La bufera su Ryanair e i suoi disservizi di fine estate rischia di riaprire la polemica sul tesoretto "occulto" dei cieli tricolori: i 150 milioni di aiuti pagati ogni anno dagli aeroporti italiani alle low cost per convincerle ad atterrare sulle loro piste. Una pioggia di soldi - spesso di provenienza pubblica - che ha giocato un ruolo fondamentale nel ridisegnare la mappa del settore nella penisola, dove ormai i vettori a basso costo hanno oltre il 50% del mercato.

Il meccanismo di queste operazioni, contestate dall'Alitalia e finite nel mirino della Ue come sussidi statali, è semplice: Ryanair & C. hanno il coltello - leggi i passeggeri - dalla parte del manico. Se decidono di volare su una destinazione possono cambiarne il destino per sempre, in meglio. Se la lasciano - come ben sanno dalle nostre parti Alghero e Trapani - posso-

La Ue non è riuscita a bloccare gli incentivi: ora potrebbero essere estesi a tutte le compagnie

no decretarne la fine. A chiudere il cerchio ci pensa così il gioco della domanda e dell'offerta: i gestori degli scali sono pronti a fare ponti d'oro, in tutti i sensi, a questi maxi-fornitori di clienti. E si strappano le loro rotte in un'asta al rialzo in cui staccano assegni a sei zeri registrati - con spericolate acrobazie contabili - alla voce "marketing" o "sviluppo rotte".

L'Italia, dove i campanili della politica hanno creato una fitta rete di aeroporti (spesso a pochi chilometri di distanza tra di loro), è l'Eldorado per questo mercato. Fare i conti in tasca agli scali nazionali - i cui bilanci non brillano proprio per trasparenza - non è facile. Ma una stima credibile ha visto salire dai 100 del 2010 ai 150 milioni di

euro attuali il tesoretto sacrificato ogni anno per garantirsi i servizi delle low cost. Prendiamo l'aeroporto di Bergamo, dove Ryanair ha appena cancellato una serie di voli. La compagnia ha garantito nel 2016 a Orio al Serio 9,2 milioni di passeggeri, più dell'80% del totale. Il servizio però non è gratuito: i «costi per accordi commerciali con compagnie aeree», come scrive con chiarezza la società di gestione Sacbo nel bilancio, sono stati lo scorso anno pari a 33 milioni, 3 in più del 2015.

Le regole della Ue, messe a punto di recente, parlano chiaro: gli aiuti alle low-cost sono stati "depenalizzati" - non vanno cioè segnalati alle autorità comunitarie - solo per gli scali sotto i 3 milioni di passeggeri. Altrimenti rischiano di diventare sussidi pubblici. Aggirare le norme però non è difficile: molti scali pagano una sorta di sponsorship al sito di Ryanair spacciandola per promozione del territorio. Altri garantiscono tariffe di favore, a dir poco,

per i costi di handling e i diritti di atterraggio e decollo. Tanto che Bruxelles si è convinta a liberalizzare il settore a patto che le "promozioni" vengano estese a tutte le compagnie.

Una boccata d'ossigeno per i grandi "donatori" tricolori. Bologna ha stanziato nel 2016 24 milioni, il 25% in più dell'anno prima, alla voce "sviluppo rotte". Gli aeroporti di Puglia ne hanno spesi 14, come fanno dal 2009. La regione Sicilia ha appena stanziato 6 milioni a testa per Trapani (dove Ryanair minacciava la fuga) e per Comiso. L'obolo promozionale di Toscana aeroporti è pari a 14 milioni, Lamezia ne paga 3,6, Pescara - che non naviga proprio nell'oro, 5, Ancona - poco distante - 3.

Un mini-souk che prosegue imperturbato con la benevolenza degli enti pubblici per cui gli aeroporti - oltre che poltrone da distribuire - sono pure motivo d'orgoglio territoriale come dimostra la difficoltà a far decollare il piano di riordino del sistema che prevede la chiusura di decine di strutture inutili.