

La mazzata. Il Ministero: «il contratto Saga-Ryanair viola la concorrenza». In una relazione i 25 rilievi sulla gestione della spa che gestisce l'aeroporto

ABRUZZO. Alla fine il Ministero delle finanze invia alla Saga 100 pagine di rilievi sulla gestione amministrativa degli ultimi anni e condensa in 25 punti le falle.

Dentro i rilievi ministeriali c'è di tutto, piccole e grosse irregolarità di cui si chiede conto alla società più volte ricapitalizzata -per le perdite di esercizio- con i soldi della Regione ed oggi sotto il suo controllo al 99,9%.

Dagli appalti alle consulenze disinvolute, al disordine delle carte, a piccole e grandi omissioni, alla mancata formalizzazioni di rapporti in essere fino ad arrivare al sospetto di aver violato la normativa europea e di essere a rischio infrazione.

Gli ispettori del Mef hanno eseguito un controllo in Saga dal 2 al 26 settembre 2014 e a fine anno la relazione conclusiva era pronta ed inviata in Abruzzo dove è rimasta notizia riservatissima fino ad oggi. Nessuno in Saga ha ritenuto doveroso informare ufficialmente la Regione, il Consiglio o l'opinione pubblica.

ECCO L'ELENCO DEI RILIEVI SULLA GESTIONE SAGA

- 1) Adeguamento e statuto societario (art. 21 composizione Cda)
- 2) Rinnovare consiglio di amministrazione scaduto (fatto)
- 3) Rinnovare consiglio sindacale scaduto (fatto)
- 4) Equilibrio di genere nella composizione degli organi societari
- 5) Adeguamento composizione cda (numero componenti)
- 6) Ritardo e omesso versamento addizionale comunale riscossa con conseguente oneroso piano di rientro
- 7) Mancata stipula contratto di Programma
- 8) Definizione situazioni pregresse sub concessionari
- 9) Regolarizzazione sub concessione Ryanair
- 10) Regolarizzazione destinazione d'uso palazzina alloggi di servizio
- 11) Regolarizzazione e stipula contratti sub concessionari ex Civilavia
- 12) Rientro criticità servizio handling riscontrate da audit di sorveglianza
- 13) Mancato conferimento di procura al direttore generale
- 14) Regolarizzazione compensi del direttore generale
- 15) Irregolarità nella determinazione dei compensi degli organi collegiali
- 16) Politiche retributive del personale non in linea con l'attuale normativa
- 17) Assenza regolamento reclutamento personale
- 18) Incarichi di consulenza in contrasto con principi generali
- 19) Irregolarità nel partitario fornitori
- 20) Carenze informative della nota integrativa relativamente ad alcune voci di bilancio
- 21) Opportunità di integrare il fondo svalutazione crediti
- 22) Mancata previsione di fondi di rischi
- 23) Inosservanza punto 79 degli orientamenti della Commissione europea
- 24) Irregolare affidamento dei lavori
- 25) Mancata approvazione Enac dei lavori di straordinaria manutenzione

LA SPADA DI DAMOCLE DELL'EUROPA

Il problema principale in tema di finanziamenti pubblici ai privati e alle compagnie aeree si chiama Europa. La Commissione europea ha stabilito regole ferree che permettono finanziamenti ma anche divieti assoluti che se violati darebbero vita agli "aiuti di Stato", vietati perché andrebbero ad inquinare la libera concorrenza ed il mercato.

Fin dal 2005 –si ricorda nella relazione del Ministero delle Finanze- «la Commissione ha assunto una posizione favorevole allo sviluppo degli aeroporti regionali, nel rispetto dei principi di trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, per prevenire ogni distorsione di concorrenza contraria al comune interesse connessa ai finanziamenti pubblici corrisposti agli aeroporti regionali e all'erogazione di aiuti di Stato alle compagnie aeree. E' infatti riconosciuto che gli aeroporti possono avere un importante ruolo nello sviluppo delle economie locali e nell'integrazione economica delle regioni europee periferiche. Aeroporti ben serviti, possono attrarre le compagnie aeree e quindi per loro tramite, favorire l'attività economica e la coesione economica, sociale e territoriale nell'Unione europea».

QUANTO VALE E SPENDE UN TURISTA

Ora secondo un vecchio studio che la Saga ha commissionato all'università D'Annunzio si è calcolato che ogni singolo turista atterrato in Abruzzo spenderebbe 160 euro al giorno per cui l'ammontare complessivo del giro d'affari che ruoterebbe intorno all'indotto del turismo sarebbe pari a 116,2 mln di euro . Da questa base logico-economica-finanziaria la Saga è partita con il suo ragionamento che è: i numeri sono questi, allora se incentiviamo il turismo il guadagno è notevole per tutti. Se questo è vero allora pagare le compagnie aeree «non è un costo ma un investimento» che lievita e fa arricchire il territorio e l'indotto. «Pertanto, secondo gli amministratori della società», si legge nella relazione, «il contributo marketing erogato dalla Regione Abruzzo non rappresenta per quest'ultima un costo, ma un investimento considerato che per ogni euro erogato, lo stesso risulta moltiplicato per oltre 20 volte».

Il passaggio dalla teoria dello studio universitario alla realtà dei numeri veri pare però alquanto ostico.

Eppure nel 2014 il presidente Lucio Laureti ha firmato con Ryanair il rinnovo del contratto per un ulteriore periodo di due anni e prevede quali modifiche del precedente contratto, il contributo di 7 euro a passeggero a partire dai 500.000 passeggeri, un traffico minimo di 300.000 passeggeri con 1492 rotazioni (atterraggi e decolli) per anno e il mantenimento delle attuali destinazioni servite (ma il collegamento con Girona è stato comunque tagliato, e anche quello per Parigi è stato ridimensionato. Che siano violazioni degli accordi?) .

La revisione del contratto ha consentito a Saga il recupero una tantum di un importo pari a € 735.000 e la riduzione di € 285.000 anno del costo della fornitura di servizi web a partire dal 2013.

«L'attività pubblicitaria e di promozione inclusa nel contratto prevede, per l'anno 2009», scrivono gli ispettori del Ministero Vincenzo Monteleone e Giovanni Di Giorgio, «un pacchetto di servizi web marketing, nel 2009, per un valore di € 590.000 e di € 1.196.000 a partire dal 2010. Il contratto come detto ha una durata quinquennale. Con successive revisioni il corrispettivo per i servizi prestati è stato ridotto ad € 1.100.000 dal 01 aprile 2011 e dal 2012 ad euro 815.000. In relazione ai due contratti esaminati, a giudizio degli scriventi si ritiene che non siano rispettate le condizioni previste dal citato punto 79 degli orientamenti della Commissione allora vigenti»

Cioè gli accordi violerebbero le norme comunitarie sugli aiuti di stato e la concorrenza.

In particolare:

- Durata: la durata del contributo è superiore al limite massimo dei tre anni previsti, in ogni caso la durata della sovvenzione dovrebbe essere inferiore al periodo di tempo per il quale la compagnia si impegna a

esercitare le sua attività e terminare non appena siano raggiunti gli obiettivi in termini di passeggeri o non appena la linea diventi redditizia, anche in un periodo di tempo più breve di quello inizialmente previsto.

Cioè la legge prevede contributi per massimo tre anni mentre qui in Abruzzo di fatto sono a vita. I contributi servirebbero per far “decollare” un collegamento e per sponsorizzare la nuova rotta ma quando la pubblicità ha avuto i suoi effetti il contributo non può più continuare. Il problema da noi è capire se la pubblicità non ha avuto gli effetti sperati oppure se i collegamenti Ryanair vengono ritenuti non redditizi. Ad ogni modo visto che si sovvenzionano linee “storiche” avviate anche parecchi anni fa evidentemente c’è grossa difficoltà a leggere le norme europee.

- **Importi:** gli importi dei contributi non sono decrescenti nel tempo e non viene data dimostrazione della percentuale massima non superiore al 50% dei costi ammissibili nell’anno e del 30% medio per l’intero periodo;

Siccome gli incentivi servono per far avviare una rotta dovrebbero decrescere man mano che gli effetti della pubblicità si palesano. Dunque più aumentano i passeggeri e meno dovrebbe essere il contributo. Il concetto dunque è che gli aiuti si possono dare solo per “l’avviamento” della nuova tratta.

- **Nuovi collegamenti:** viene concesso un contributo generalizzato per passeggero da e per l’aeroporto di Pescara e non specifico per l’attivazione di nuove rotte o di nuove frequenze;
- **Rapporto con lo sviluppo della linea:** il versamento del contributo non è rapportato all’aumento del numero dei passeggeri;
- **Attribuzione non discriminatoria:** non è stato data adeguata pubblicità al progetto tale da permettere a tutte le compagnie aeree interessate di proporre i loro servizi;

Questo è il rilievo forse più importante ed il peccato originale di Saga che dalla sua nascita non ha brillato affatto in trasparenza e nemmeno in bandi pubblici. Questo significa che il ministero contesta gli esosi affidamenti diretti a Ryanair che nei 15 anni di servizio abruzzese ha incassato non meno di 40 mln di euro di soldi pubblici e per grazia ricevuta. La mancata gara ha di fatto impedito l’abbassamento dei prezzi e l’aumento della qualità grazie alla concorrenza. Anche altre società avrebbero potuto proporre i loro servizi, le loro rotte in una gara a chi offre di più al pubblico e non il contrario...

- **Sanzioni:** non è previsto alcun sistema di sanzioni da applicare in caso di mancato rispetto degli impegni assunti nei confronti della SAGA Spa;

Strano che la Saga non abbia inteso tutelarsi nei confronti dello strapotere del privato che ha persino predisposto il contratto che è siglato solo in lingua inglese.

- **Piano economico finanziario:** manca un piano economico finanziario del vettore che dimostri la redditività della linea per un periodo congruo dopo la cessazione dell’aiuto.

Siccome gli aiuti pubblici possono essere erogati solo fino a quando la rotta diventa redditizia e la redditività si evince dai dati contenuti in un piano finanziario, forse non è un caso che il ministero noti proprio la mancanza di tale piano. Così nessuno sa quanto Ryanair guadagni dai collegamenti abruzzesi e nessuno può dire che gli aiuti non servono più.

Sbagliato.

Perché il Ministero ora sembra fare sul serio e strigliato pesantemente le gestioni Saga e questo rapporto squilibrato e morboso con gli irlandesi come se fossero loro l’ultima compagnia aerea rimasta al mondo. E a proposito di rilievi anche l’Enac sembra aver inviato le proprie rimostranze minacciando azioni inedite

e risolutive.

Ma anche questa missiva è tenuta segreta in un cassetto per volontà politica.

Il rischio di una infrazione per il nostro Paese e della restituzione delle somme incamerate da Ryanair è oggi cosa più che concreta. Ed è pure già successo e per questo i manager abruzzesi farebbero bene a studiare i precedenti francesi prima di rispondere al Ministero con teorie debolucce.

