

Saga, la maxi evasione fiscale da 6mln di euro e la compensazione con Ryanair. La società non paga le tasse, generata una voragine ed un danno erariale ma chi paga?

ABRUZZO. Uno si aspetterebbe che un maxi evasore abbia le sembianze di un imprenditore senza scrupoli, con maxi conti all'estero dove ha depositato tutto il nero di una vita basata sulla illegalità. Poi scopri che anche le società pubbliche, quelle che vivono con soldi pubblici e vengono "controllate" da enti pubblici, per anni non hanno mai pagato le tasse.

Evasione vera e propria che genera un vistoso danno erariale sia per la gestione dissennata, sia per la conseguente multa inferta e sia per gli interessi spaventosi da rifondere all'Erario.

Accade anche questo alla Saga dove il debito è ancora in piedi e al 2014 le tasse non versate ammontavano a 6,3 mln di euro. In seguito ad una serie di operazioni (una denuncia contributiva all'Inps) si stima che ad oggi (2015) il debito della Saga verso l'Erario e l'Inps sia non inferiore a 4mln di euro.

La ragione del maxi debito che sta per mettere in moto la "terribile" Equitalia è una scelta di fondo che dal 2009 ha applicato Saga. La scelta si chiama "compensazione".

La società aeroportuale offre servizi e per questo deve essere pagata dalle compagnie aeree, inoltre queste ultime riscuotono anticipatamente anche tasse. Nel caso dei rapporti Saga-Ryanair tra il dare ed avere si effettuano complesse compensazioni visto che gli irlandesi sono percettori di una serie di incentivi.

RISCOSSIONE DELLE TASSE E LIQUIDITA' IMMEDIATA

In pratica le compagnie aeree con il biglietto aereo fanno pagare anche tasse e varie addizionali che i clienti versano subito. Ryanair dal canto suo incamera subito avendo così liquidità, dall'altro lato non versa perché in gran parte compensa le somme con Saga.

Per molti anni Ryanair ha incassato per conto della Saga (sostituto d'imposta) l'addizionale di 11,01 euro (poi lievitata a 14,50 euro) per ogni passeggero in partenza da Pescara, ad esclusione di bimbi sotto i 2 anni. La cifra riscossa per ogni passeggero ammonta a 6,50 euro a titolo di addizionali e 8 euro a titolo di tasse erariali.

Ryanair deve versare tali somme alla Saga entro 90 giorni dall'incasso, successivamente la Saga deve riversarle all'Inps ed all'Erario entro 30 giorni.

Gli irlandesi però, come detto, materialmente non versano soldi alla spa pubblica ma compensano. Dall'altro lato Saga deve pagare l'erario ma non ha i soldi liquidi... Dal punto di vista contabile poi in alcuni casi mancherebbero le pezze d'appoggio della compensazione di fatto non formalizzata.

In soldoni è questo il meccanismo spiegato grossolanamente che ha fatto della Saga un maxi evasore. A questo si sono aggiunti i debiti ingenti accumulati (nel 2013 oltre 20mln di euro) e la mancata contribuzione della Regione del finanziamento che tiene in vita la spa (anche in conseguenza della incostituzionalità dell'operazione).

Alla fine dopo una serie di richieste è stato rateizzato con relativa istanza di Equitalia in 72 scomodissime rate per un importo complessivo (nel 2014) di 3.535.732,95 euro.

Secondo voi Saga avrà pagato almeno queste? Nient'affatto.

Ma che il tutto sia imputabile alla pura gestione manageriale della società pubblica (cioè a scelte precise di gestione) lo si evince quando la Saga in alcune occasioni, pur avendo riscosso le tasse, non le ha versate all'Erario ma utilizzate per tappare i buchi della mancanza di liquidità.

Scelta che ha prodotto un ulteriore debito ed un danno ma fino ad ora né procure né la Corte dei Conti hanno voluto impegnarsi in una accurata analisi, tra l'altro facilitata dal lavoro del Ministero delle Finanze che ha già svolto nel 2014 una approfondita ispezione formulando 25 rilievi contabili.

In quel caso sono stati esaminati i bilanci degli esercizi 2011 - 2013 approvati rispettivamente dall'Assemblea dei Soci del 25 giugno 2012, del 27 giugno 2013 e del 28 luglio 2014.

I RILIEVI DEL MINISTERO

E ne sono uscite di cose tra le carte, non sempre precise, consegnate ai due ispettori ministeriali.

«In linea generale», scrivono gli ispettori del Mef, «si evidenzia come il bilancio 2013 si sia chiuso con una consistente perdita, coperta attraverso la riduzione del capitale sociale per € 3.130.897,10, con l'utilizzo delle riserve disponibili pari ad € 18.212,79 con l'annullamento delle azioni emesse e con la contestuale ricostituzione del capitale sociale in misura di € 5.972.000 integralmente sottoscritto dai soci e la sua riduzione ad € 3.130.086,96 per copertura della perdita residua. La perdita è attribuibile alla mancata erogazione del contributo marketing per l'anno 2013 da parte della Regione Abruzzo. Nel 2012 la Società aveva registrato contributi per € 5.700.000, nel 2011 per € 4.046.048».

In dettaglio, nell'ambito del valore della produzione i ricavi delle vendite e delle prestazioni sono stati nel quadriennio nell'ordine dei 5,5 milioni di euro nel 2010, di 5,7 milioni di euro nel biennio 2011 e 2012 per ridursi a 5,5 milioni di euro nel 2013 con una flessione del 5%, dovuta alla generale contrazione del traffico aereo.

Dal lato dei costi vi è stato un significativo decremento nel 2013, dei costi per servizi a seguito, come si legge in relazione, alla rinegoziazione dei contratti in essere con i fornitori, passati dai € 7,8 milioni del 2012 ai € 7,3 del 2013. Tra questi le riduzioni più significative riguardano le spese per energia elettrica (-18%), per gas e riscaldamento (-14%), per spese telefoniche (-39%), per buoni pasto (-20%), per la manutenzione del verde (-30%), per le consulenze tecniche (-34%) e per le assicurazioni industriali e mezzi di trasporto (-17%). Anche i costi di pubblicità e promozione subiscono una riduzione di € 307.286 per la mancata attivazione di iniziative per l'esercizio 2013.

«Si osserva che nell'ambito dei costi per servizi», scrivono gli ispettori, «la voce più importante è rappresentata proprio dai costi di pubblicità e promozione».

Una voce fissa che arriva a pesare anche oltre il 50% dei costi di produzione e nell'esaminare i bilanci il Mef critica anche alcune operazioni di contabilizzazione di tali costi.

I VECCHI CREDITI

E poi c'è –sempre secondo la relazione del Ministero- il problema di vecchi crediti che non sono più esigibili e più vecchi di quattro anni, un buco realizzato grazie alla mancata riscossione anche verso compagnie che hanno fatto il bello e cattivo tempo in aeroporto come Air Columbia, la San srl, Itali Airlines, Sinclair srl (che chiede un risarcimento da 3,8mln di euro), Pulievolution srl . Non riuscendo a riscuotere le somme si sono trasformate di fatto in un regalo per quelle società.

Le alchimie di bilancio sono tante e spesso anche incomprensibili come quelle segnalate dagli ispettori relativi ad alcuni crediti. Crediti con il segno... meno.

«E' emersa la presenza di numerose partite, circa settanta, con saldo negativo per un valore complessivo di € 72.793,37 (Situazione Patrimoniale 2013). Tra questi si segnalano per il loro consistente importo quelli relativi alla Turkish Airlines per € 29.722,90e Meridiana Fly per € 8.080,53. La presenza di crediti con importi negativi rivela una non corretta contabilizzazione delle partite creditorie, per cui si invita la società ad effettuare le opportune correzioni al fine di una chiara e corretta esposizione dei dati di bilancio».

«Il consistente incremento del 2013 è dovuto principalmente al credito nei confronti del cliente Ryanair che nei precedenti esercizi era esposto al netto della esposizione debitoria nei confronti dello stesso vettore».

«L'incremento dei debiti verso fornitori del 2013 è dovuto principalmente alla maggiore esposizione debitoria nei confronti di Ryanair passata da 1.263.000 a 3.942.000 con un incremento di € 2.679.000 e di AMS (società di raccolta pubblicitaria di Ryanair) passata da 837.000 a 1.608.000 con un incremento di 771.000 per la mancata compensazione nell'anno delle partite creditorie e debitorie».

SAGA TENUTA IN VITA SOLO DALLA REGIONE

«In conclusione, dall'esame della situazione economica finanziaria», scrivono gli ispettori del Mef, «si può affermare, come del resto evidenziato dagli stessi amministratori che l'equilibrio economico finanziario della società, necessario per la prosecuzione del titolo concessorio, è garantito solo dai contributi in conto esercizio concessi dalla Regione Abruzzo, in assenza dei quali i ricavi della produzione riuscirebbero a malapena a coprire i consistenti costi di marketing e pubblicità sostenuti dalla società per lo sviluppo del traffico aereo».

Tradotto: stiamo parlando della classica società pubblica che non riesce a stare sul mercato della concorrenza ma che è tenuto in vita solo dai contributi pubblici.

«Il futuro della società e la continuità aziendale», si legge nella relazione, «potranno essere garantiti, nel breve e medio periodo, soltanto dagli impegni che la Regione Abruzzo vorrà assumere in termini di contributi nei confronti dell'aeroporto, in considerazione che solo il raggiungimento di una soglia dimensionale, superiore al milione di passeggeri, potrà consentire di ridurre, se non azzerare, i contributi in conto esercizio».

«Dal punto di vista finanziario l'analisi per indici ha mostrato una situazione di squilibrio finanziario tra cui un margine di tesoreria negativo di oltre 6 milioni di euro. Inoltre la presenza di potenziali rischi legati

ad alcuni contenziosi, la mancata svalutazione dei crediti, il ritardo nel pagamento dei fornitori, il mancato versamento delle addizionali e l'eventuale azzeramento delle immobilizzazioni finanziarie rendono ancor più critico il raggiungimento di un equilibrio finanziario patrimoniale».

Non esattamente la descrizione di un quadro di buona amministrazione.

«VOLUMI PASSEGGERI ANCORA INSUFFICIENTI»

«Per altro verso», si legge in conclusione, «si segnala che la società ha avviato l'iter di revisione del piano industriale, allo scopo di delineare possibili nuove linee di sviluppo del business e disporre del supporto necessario alla verifica di rispondenza ai nuovi orientamenti comunitari in materia di aiuti di stato. Le prime evidenze del piano segnalano i volumi di passeggeri ancora insufficienti a raggiungere il "break even point"; la prevalenza di traffico low cost legato ad un solo vettore e lo scarso peso dei ricavi accessori. In considerazione della volontà della Regione Abruzzo di continuare a supportare lo sviluppo dello scalo aeroportuale e sulla base dei nuovi orientamenti sugli aiuti di stato, il Piano Industriale 2014 -2018, in sede di revisione sarà presentato alla Regione per avviare l'iter di finanziamento del progetto di valorizzazione dell'Aeroporto. L'assenza di un piano industriale pluriennale approvato, sostenuto da una realistica visione delle reali potenzialità di traffico dell'aeroporto, compromette da un lato la possibilità di utilizzare proficuamente il supporto pubblico erogato nei limiti previsti dalla normativa europea per lo sviluppo degli aeroporti regionali e condiziona dall'altro scelte indifferibili di manutenzione adeguamento e realizzazione delle infrastrutture».

