

Nodi e spiragli: il Governo cerca la strada per finanziare comunque Ryanair La compagnia irlandese vuole soldi pubblici per rimanere ma le leggi oggi lo vietano

ABRUZZO. E' chiaro che è tutta una questione di soldi. Da una parte, Ryanair che chiede di avere gli stessi incentivi di un tempo anche se lascia campo libero su come fare, dall'altra, c'è il Governo che vorrebbe pure pagare per non rompere un meccanismo rodato ma viziato ma deve fare i conti con le nuove e stringenti direttive europee, pure recepite dallo Stato Italiano.

Quindi il problema fin dal principio è sempre stato: "troviamo un modo, qualunque esso sia che possa andare bene anche all'Europa per poter continuare a finanziare Ryanair".

Posto così il problema parte già con il piede sbagliato non fosse che per il fatto che si sta trovando il modo per perpetuare un metodo sbagliato ed una posizione dominante che ha indebitato decine di società pubbliche di gestione di aeroporti e fatto crescere a dismisura una impresa privata, dopata da fondi pubblici erogati senza evidenza pubblica.

Ma la politica regionale e nazionale, trincerandosi dietro la salvaguardia dell'indotto del turismo e guardando chiaramente al proprio tornaconto elettorale, non avrà il coraggio di mostrare il carattere e di battere i pugni sul tavolo facendo capire chi è che comanda.

L'icona perfetta è la fotografia scattata alla delegazione abruzzese all'uscita dal Ministero insieme ai vertici di Ryanair, in un fraterno abbraccio quasi molto più simile a vecchi amici piuttosto che "controparti". E nell'immagine è il governatore D'Alfonso a tenere stretto il Ceo di Ryanair non il contrario.

D'altra parte è così che il governatore intende le trattative avviate dall'ente pubblico che presiede con qualunque privato che sia di un certo livello ed è così che pure arrivano i risultati.

Ma lo «spiraglio» che qualcuno ha voluto far intravedere si trasformerà in soluzione reale (a queste condizioni) solo se si sarà in grado di mettere su dell'alta ingegneria burocratica che permetta in maniera "geniale" di aggirare i divieti europei. Altrimenti non sarà possibile continuare a finanziare gli irlandesi.

Ed è un peccato che né la Regione né il Governo intenda agire attenendosi ai basilari principi cardine del mercato come la parità di opportunità concessa a tutti i privati di poter operare liberamente. Perché affrontare il "problema Ryanair" e non, invece, con l'occasione, riorganizzare per intero il settore aeroportuale con norme chiare e giuste valide per tutte pensando ad un vero sistema sostenibile che arricchisca davvero i territori e non li illuda soltanto?

Questione anche di classe e di levatura della classe politica che fa rimpiangere persino i veri politici della prima repubblica quelli che (almeno pubblicamente) non avrebbero mai accettato né ritorsioni né minacce da parte di imprenditori privati.

Ma oggi gli interessi economici in gioco sono troppo grossi per lasciare serenità di giudizio e di azione.

LEGGI ITALIANE E DIRETTIVE EUROPEE

Secondo quanto è trapelato Ryanair giudica troppo restrittive le linee guida del D.M. 397 del 2/10/2014, diretta emanazione delle direttive europee.

Secondo l'associazione abruzzese Terra Nostra che ha analizzato le norme attraverso tecnici ed esperti di fiducia le norme italiane non sarebbero più stringenti di quelle europee.

«C'è da chiedersi il perchè Ryanair vuol far modificare le suddette linee guida», si domandano Gianluca Monaco ed Eusebio Zavatti, «forse perchè sa bene che gli aeroporti in cui è presente non possono più "incentivarla" finanziariamente e, casualmente, sono tutti aeroporti le cui società di gestione sono in crisi perchè non possono essere rifinanziate dagli enti pubblici partecipanti. Le linee guida che Ryanair vuol fare modificare sono state validate sia dall'Autorità per la regolazione dei trasporti che dall'ENAC nel

pieno rispetto delle direttive UE».

Nel caso abruzzese e della Saga spa la trasparenza fino ad ora non c'è stata e non sembra nemmeno che la Commissione europea sia stata informata preventivamente come prevede la legge circa il rifinanziamento da parte della Regione.

TASSE AEROPORTUALI

Le tasse aeroportuali sono un altro argomento che sta molto a cuore a Ryanair perchè incide a carico della compagnia aerea nel bilancio delle compensazioni tra quello che deve restituire alla Saga ed i contributi che quest'ultima riconosce alla Ryanair per ogni passeggero.

Come più volte chiarito le tariffe aeroportuali ,e loro addizionali, non sono un costo delle compagnie aeree, cioè che la compagnia deve pagare di tasca propria, ma viene pagato in realtà dagli utenti nel momento dell'acquisto dei biglietti. Le compagnie aeree devono rimborsare le tariffe alle società aeroportuali che, a loro volta, come sostituto di imposta, le restituiscono all'erario e all'Inps per la cassa integrazione degli operatori di volo.

Allora il problema dov'è?

Il problema è la compensazione che con l'aumento delle addizionali implica una cifra da restituire maggiore rispetto al passato.

La Saga paga a Ryanair 10 euro a passeggero mentre la Ryanair paga alla Saga 14,50€ per il rimborso delle tariffe aeroportuali che portate in compensazione ,con le 10 € che riceve, le consentono di pagare solo 4,50€. Con l'aumento dell'addizionale di € 2,50 le tasse aeroportuali ammontano a 17 euro e la Ryanair deve restituire 7 € (4,50 2,50) assottigliando il suo margine tra il benefit di 10 € a passeggero che le dà Saga e quello che deve restituire. Infatti il suo margine di compensazione passa da 5,50 € a 3 € a passeggero con l'aumento dell'addizionale.

«Riteniamo che l'aumento delle tariffe aeroportuali non siano il vero problema che scoraggia i passeggeri ,o che possa far sviluppare gli aeroporti minori», spiega l'associazione Terra Nostra, «ma sia un problema finanziario per Ryanair in questo gioco di compensazioni. La società irlandese è l'unica compagnia ad aver sollevato questo problema della riduzione delle addizionali perchè è l'unica che opera ancora con gli incentivi che poi compensa con le tariffe aeroportuali e, non a caso, tutti gli aeroporti in cui è presente hanno problemi finanziari che non possono essere più tamponati grazie alle nuove direttive UE del 2014 e alle linee guida che lei vuol far modificare».

«DEL RIO ANDRA' CONTRO L'EUROPA»?

«C'è da chiedersi se il Ministro Del Rio voglia andare contro le normative europee che il suo stesso governo ha recepito e legiferato. Riteniamo che la vaghezza della sua risposta data nell'ultimo incontro sia la conferma che il ministro sa bene che non può assolutamente stravolgere le linee guida per non incorrere in infrazione con la UE», chiudono Monaco e Zavatti di Terra Nostra, «al massimo potrà ridurre le addizionali aeroportuali per fare un favore a Ryanair e farle recuperare i margini che ha perso nelle suddette compensazioni e a pagare saranno sempre le casse pubbliche. Fino a quando ? Forse fino a quando a Bruxelles non verranno a sapere di queste manovre e fino a quando la Corte Costituzionale non imporrà un nuovo stop come già fece con le sentenze del 2013 e 2014 che impedirono il rifinanziamento della Saga con i soldi pubblici della Regione Abruzzo dimostrando che senza tali contributi la Saga sarebbe già fallita».

Intanto le pressioni politiche delle lobbies sono arrivate anche a Bruxelles dove diversi esponenti stanno lavorando ai fianchi della stessa Commissione europea per cercare di aprire un varco nelle regole sulla concorrenza e magari inaugurare qualche eccezione utile proprio a Ryanair.

Si partirà dalla argomentazione che la compagnia fa volare milioni di cittadini a basso costo (cosa

possibile solo in presenza di contributi pubblici) e per questo potrebbe essere meritoria di ricevere finanziamenti pubblici trovando altre vie come per esempio gli “incentivi alla mobilità”, aiuti alla “cultura” (viaggiare è il modo più proficuo di conoscere) o finanziamenti che prevedano lo scopo di aumentare la fratellanza dei popoli, l’integrazione e l’interculturalità.

E una volta risolto faticosamente il problema Ryanair rimarranno comunque tutti i problemi per l’intero settore (e di tutti i concorrenti un po’ ... meno uguali).

