

Il Governo Renzi accontenta Ryanair su tutta la linea ma c'è l'incognita Europa

ABRUZZO. C'è la favola che racconta la politica che ha tutto l'interesse di farsi rivoltare e che è riuscita a fare presa facilmente su molte persone. E c'è poi la verità dei fatti -che piaccia o no- che esiste al di là delle bugie o delle mezze verità.

Proviamo ad analizzare allora i fatti per capire come stanno le cose sulla vicenda nazionale e regionale dei piccoli aeroporti.

Ryanair dopo aver minacciato di abbandonare l'Italia ha invece annunciato investimenti per poco meno di un miliardo di dollari potenziando basi e rotte. L'annuncio è arrivato solo dopo un incontro tenutosi il 3 agosto a Roma al quale hanno partecipato alcune Regioni, il governo con il ministro Delrio e la stessa compagnia irlandese.

A quel tavolo è stata accolta la richiesta del vettore di eliminare l'aumento della tassa comunale pagata dai passeggeri (non da Ryanair) pari a 2,50 euro che il governo Renzi aveva varato pochi mesi prima.

Nello stesso incontro è stata decisa anche -almeno per l'Abruzzo- la pubblicazione di un bando pubblico per pubblicizzare il "brand Abruzzo" che per modalità e dichiarazioni sembra destinato proprio alla medesima compagnia.

Per la politica e per la Regione Abruzzo -che con Luciano D'Alfonso è stata il motore di questa soluzione- è stato un vero successo in grado di influire positivamente sull'economia locale e del turismo.

Non c'è dubbio che la permanenza "potenziata" degli irlandesi in Italia avrà un impatto in parte positivo sul tessuto economico, ma non saranno esattamente tutti quelli sbandierati in questi giorni, ed inoltre vi saranno anche ripercussioni negative non secondarie.

Il turismo di una nazione già forte come l'Italia non si regge sulle basse tariffe degli aerei o meglio non solo su quelle.

Una volta sbarcati, i turisti devono essere accolti e c'è bisogno di una cultura d'impresa specifica, professionale e aggiornata che non sempre è presente nella penisola. Di certo non è imperante in Abruzzo, nonostante le centinaia di milioni di euro spesi per piani marketing inutili e meta persino più sconosciuta del passato. Nel mondo l'Abruzzo non ha appeal turistico è questo è un fatto (basta vedere dati e dichiarazioni degli imprenditori turistici locali).

Parlando di Ryanair la gran parte dei passeggeri da e per Pescara è abruzzese, cioè gente che parte e non turisti che arrivano.

Se questo è il dato di partenza si capisce bene allora di quale volume di economia locale stiamo parlando.

Dunque di positivo ci saranno più collegamenti e rotte per viaggiare a prezzi bassi.

Le note positive purtroppo finiscono qui.

A fronte di questo beneficio c'è un impatto ben maggiore sulle casse pubbliche che servono a pagare sia la permanenza di Ryanair, sia gli investimenti annunciati.

Mentre prima a pagare il vettore erano solo i passeggeri (con biglietto e tasse) ora saranno anche gli enti pubblici direttamente. Cioè a pagare sarà soprattutto chi l'aereo non lo prenderà finanziando il vettore con le tasse.

Andiamo con ordine.

Domanda: perchè, nonostante siano decine le compagnie low cost che operano in Italia, solo Ryanair ha puntato i piedi?

Perchè è l'unica ad avere contratti con le Società di Gestione degli aeroporti su cui opera con compensazioni degli importi dare/avere. Si tratta di contratti stipulati negli scorsi anni di solito senza una

gara pubblica.

Cioè Ryanair deve pagare le società (come Saga) per i servizi aeroportuali ricevuti e deve incassare secondo quanto stabilito dal contratto (in Abruzzo scaduto a giugno 2016) che prevede un tot a passeggero.

Su questo dare ed avere intervengono alcune compensazioni, cioè non si cacciano realmente soldi ma è chiaro che se il vettore deve dare di più (con l'aumento di 2,50 della tassa) quello che mi rimane nelle loro casse dopo la compensazione è meno.

Tuttavia già dal primo marzo Ryanair ha aggiunto 2,50 euro ai biglietti aerei e, trattandosi di un aumento irrisorio, nessuno se n'è accorto. Di fatto non ci ha rimesso nulla.

Dal 1° settembre 2016, da quando tale addizionale è stata tolta, di fatto avrà guadagnato due volte: la prima, quando ha aumentato di 2,50 il biglietto e la seconda quando potrà ricompensare 2,50 euro in meno. Doppio guadagno grazie al governo italiano.

LE LINEE GUIDA CAMBIATE: DRITTO AL PUNTO

Ma era solo l'inizio e forse anche l'aspetto più irrilevante perchè in realtà Ryanair al Governo (grazie a D'Alfonso paladino Irlandese) ha chiesto ed ottenuto il cambiamento sostanziale delle "linee guida" del trasporto aereo, una sorta di Bibbia che regola rapporti nel mondo aereo.

Appena pochi giorni dopo l'incontro a Roma il ministero dei Trasporti ha varato le nuove linee benedette da Delrio che suggellano definitivamente la politica dominante del vettore low cost sul nostro territorio a discapito delle altre compagnie e anche del libero mercato.

Il Governo italiano si è, dunque, piegato ad una impresa privata dominante che non paga nemmeno le tasse in Italia cambiando le regole in attesa di combattere la battaglia di tutte le battaglie in Europa affinché la Commissione europea veda con maggiore indulgenza gli aiuti di Stato italiani senza sanzionarli e creando eccezioni ad hoc.

Un traguardo difficile da raggiungere sebbene quello intermedio- nazionale sia stato raggiunto pienamente. In Europa però una legge del 2014 già regola i rapporti tra i piccoli aeroporti che sono anche in concorrenza tra loro, una competizione che dovrebbe far bene al mercato e che non dovrebbe essere stravolta.

In attesa tuttavia dell'abbattimento dei pilastri economici della libera concorrenza e degli aiuti di Stato, promessi da tempo in Abruzzo, le regole rimangono vigenti ed al momento impediscono alle Regioni di pagare direttamente e senza bando di gara Ryanair.

PARTITA DI GIRO

Per quanto riguarda gli investimenti pari ad 1 miliardo di dollari si tratta anche in questo caso di un punto parzialmente falso come parzialmente falso è il "low cost": perchè quei soldi in gran parte arriveranno proprio dai vari enti pubblici italiani ma a decidere come investire e su quali voli è solo Ryanair.

E' possibile che questa politica commerciale sia stata attuata da Ryanair proprio per evitare le enormi perdite che avrebbe avuto con la Brexit non potendo più contare sull'enorme traffico da e per la Gran Bretagna. Dunque ha rivolto la sua attenzione su l'unico paese UE che gli permettesse di continuare la politica vincente del passato.

La verità è che dopo aver svenduto l'Alitalia, il nostro Paese è l'anello debole mentre gli altri paesi europei hanno compagnie di bandiera ed un sistema di trasporti consolidato e strutturato.

DOPPI INCENTIVI?

Inoltre con l'introduzione delle nuove linee guida varate l'11 agosto 2016 Ryanair potrà sviluppare «rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza» il che farebbe presupporre che il vettore percepirà finanziamenti non solo per l'aeroporto di partenza ma anche quello di arrivo per cui

su tratte nazionali Italia/Italia i contributi si moltiplicano per due. In questo modo aumentano le entrate del vettore ma non i passeggeri (e non il turismo).

C'è poi il problema trasparenza che secondo alcune interpretazioni delle nuove linee guida (non facili nè lineari) sarebbe persino ridotta.

LA SITUAZIONE IN ABRUZZO

Guardando strategie e politica turistico-aeroportuale sembra che nulla sia cambiato dal 2009 ad oggi: nemmeno un piccolo sforzo per cambiare gli schemi.

Forse oggi, dopo quanto successo e la blindatura totale della Saga a fronte di errori e falle incredibili finanziarie e non, abbiamo la certezza che la società a totale capitale pubblico sia l'ennesimo carrozzone politico, incapace di produrre ricchezza e solo di succhiare risorse.

Rimangono sullo sfondo la questione europea che potrebbe avallare in toto gli aiuti di Stato italiani oppure sanzionare generando pesantissime ripercussioni di sistema.

Sullo sfondo anche l'inchiesta sulla Saga della procura di Pescara che da un anno lavora su vari aspetti che riguardano proprio bilancio e finanziamenti al vettore irlandese: le ipotesi che si stanno verificando sono quelle di malversazione e falso in bilancio.

E' certo che dal 1° gennaio al 23 giugno 2016 (data di scadenza del contratto) Saga abbia pagato Ryanair con gli "aiuti al funzionamento" ricevuti a dicembre 2015 per 3mln più altri 7mln di ricapitalizzazione che sono serviti per pagare Inps/erario.

Ma rispetto a quanto stabilito mancano ancora dei soldi il cui importo è molto simile alla base d'asta per il bando pubblico per il "brand Abruzzo" di cui non c'è traccia sui siti istituzionali.

Se vincesse Ryanair con la propria società concessionaria l'en plein sarebbe assicurato.

Tutto come sempre. Appunto.

