

Mattoscio (Saga): «saremo più trasparenti della legge». E dov'è il nuovo contratto con Ryanair? La legge impone la pubblicazione dei finanziamenti ai vettori ma la Saga non lo ha mai fatto

ABRUZZO. «Noi vogliamo andare oltre la legge e per questo siamo stati e saremo più trasparenti dei limiti imposti». Sono le ultime parole del presidente Saga, Nicola Mattoscio, che con aria sicura ha preso un impegno importante e vincolante sulla gestione Saga, ormai sotto la lente anche della procura di Pescara.

Peccato che la società che gestisce l'aeroporto non faccia più conferenze stampa perchè è in queste sedi che emergono spesso le cose più interessanti.

Ed è stato tra uno spot e l'altro, tutti dedicati a Ryanair che l'Abruzzo ha saputo coccolare e far crescere negli anni, che sono arrivate le parole del presidente e professore universitario Mattoscio.

In pochi secondi ha lanciato una sfida che in molti vogliono cogliere perchè è arrivata da un uomo delle istituzioni, un gentiluomo che prende un impegno.

Dopo aver accennato del varo delle nuove linee guida da parte del governo italiano ad agosto, Mattoscio ha detto:

«questo aeroporto agisce e opera nell'ambito del rispetto test(o) Meo, nell'ambito della dimostrazione delle convenienze e rispettando solo le condizioni di convenienze nel riconoscere qualunque incentivo o scontistica a qualunque vettore abbia interesse ad operare sul nostro scalo».

Senza scendere nel dettaglio tecnico è probabile che Mattoscio si riferisse al fatto che la Saga non privilegia operatori specifici ed applica a tutti le medesime condizioni di mercato.

Poi ha aggiunto:

«... società pubblica... ricordo che quando ci sono queste condizioni la società aeroportuale non ha alcun obbligo di notifica alle istituzioni europee addirittura non avrebbe nessun obbligo in termini di pubblicizzazione ma noi l'abbiamo fatto sempre e vogliamo essere trasparente oltre i limiti di legge. Anche se non ce ne sarebbe stato l'obbligo».

Parole chiare ed affermazioni precise (ma anche, forse, imprecise) perchè invece secondo altri la notifica alla Commissione europea andrebbe fatta solo per quelle leggi che prevedono finanziamenti alle società di gestione aeroportuale ma non è questa la sede per stabilire chi abbia ragione.

Più facile è valutare l'affermazione secondo la quale la Saga «è sempre stata trasparente», cosa che difficilmente si addice ad una società che brucia decine di milioni di soldi pubblici in forza di contratti tenuti segreti per quasi otto anni e che stabilivano le condizioni che permettevano a Ryanair di incassare milioni (circa 40) senza mai una gara pubblica.

Ma il passato è passato meglio pensare al futuro ed è qui che «vogliamo essere trasparenti anche oltre i limiti imposti dalla legge»: questa è una frase importante che merita attenzione ed un plauso pubblico.

Mattoscio vuole dire che non c'è più bisogno di questionare sulla natura giuridica della società Saga spa (se la legge imponga o no la pubblicazione di questo o quel documento), Mattoscio dice: pubblichiamo tutto senza problemi e supereremo i limiti della legge.

Visto che non c'è ragione di non credere al professore allora ne approfittiamo subito e chiediamo di pubblicare i nuovi contratti tra Saga e Ryanair già firmati da alcune settimane e che stabiliscono le modalità di pagamento del vettore irlandese e le modalità di incasso della Saga per i servizi svolti.

Inutile dire che si tratta di un documento fondamentale perchè è su questo che si regge, intanto, il "turismo" abruzzese (come ripetono tutte le istituzioni locali) e poi anche l'equilibrio economico della società che beneficia di soldi pubblici.

Proprio grazie all'impegno pubblico del presidente Mattoscio l'Abruzzo può stare certo che non dovranno passare altri 8 anni di rapporti segreti per conoscere le condizioni contrattuali accordate a Ryanair. Attendiamo.

CONTRATTI RINNOVATI: DOVE E QUANDO?

Sul punto però è appena il caso di porsi ulteriori domande.

Sappiamo per certo che il vecchio contratto stipulato nel 2009 (rinnovato nel 2014 con trattative segrete, scarsi dibattiti e trasparenza persino nel cda della Saga) scadeva il 23 giugno 2016.

E' facile comprendere che alla scadenza di ogni contratto i rapporti si interrompino e soprattutto la pubblica amministrazione non eroghi più pagamenti.

Se ne deduce che, poichè i voli sono continuati e ci sono nuovi accordi su due nuove rotte (invece che sette), esista già un nuovo contratto in vigore che stabilisce tariffe a passeggero e altri meccanismi di pagamento da Saga verso Ryanair e viceversa.

Quando è stato firmato il nuovo contratto?

Da chi?

Quando e dove si sono svolte le trattative e chi le ha condotte?

Quali sono i vantaggi per la società pubblica o per l'interesse pubblico derivanti dal nuovo contratto?

Quali sono le differenze rispetto al vecchio contratto?

Giuridicamente si tratta della stipula di un nuovo contratto o della proroga (la seconda) del vecchio?

Con il nuovo contratto quali e quante rotte vengono finanziate?

Il contratto prevede anche lo sviluppo a medio termine (per esempio per i prossimi tre anni) non sarebbe utile conoscere tali impegni contrattuali?

Tutti capiscono facilmente (specie le associazioni imprenditoriali) che sarebbe vitale conoscere le risposte a queste domande per farsi una idea, magari programmare investimenti e anche per capire davvero chi e come decide davvero ed in che modo la gestione dell'aeroporto e lo sviluppo del turismo.

Fino ad ora nessuno, nè di Saga nè della Regione, ha pronunciato la parola "contratto" nè si è parlato del rinnovo o della stipula di un nuovo accordo.

Visto che quello di Saga e Ryanair è stato più volte definito «un matrimonio» è come se gli "sposini" dopo una fuitina si fossero sposati in gran segreto, invece, che fare una grande e sontuosa festa con tanti amici.

Ma come nemmeno una foterella su Facebook dell'istante della firma e che sarà mai?

Perchè?

Una cosa sembrava essere acclarata: dopo mesi di polemiche e dibattiti le nuove norme impongono selezioni pubbliche e bandi per la scelta del contraente anche e soprattutto quando si tratta di gestione degli aeroporti.

E qui nel 2016, come nel 2009 o nel 2014, la stipula del contratto non è mai stata successiva ad una gara pubblica.

Questo comporta la grande incognita che le condizioni contrattuali (segrete) potrebbero anche non essere le migliori disponibili sul mercato con dispendio inutile di denaro pubblico.

Vale a dire che con la gara pubblica sarebbe stata la Saga a richiedere quello di cui avrebbe avuto bisogno (per esempio rotte, destinazioni, frequenza voli...) ed i vettori avrebbero fatto le loro offerte tra le quali la società di gestione avrebbe potuto scegliere le migliori.

Invece la Saga si ritrova a dover accettare le decisioni del privato da quanto si è visto anche in posizione di subalternità il che non è esattamente un paradigma di gestione della cosa pubblica.

Non stavamo, forse, parlando di trasparenza?

Mattoscio e D'Alfonso non hanno parlato di rilancio, correttezza, rispetto delle norme, parità di

trattamento, buona gestione?

Le parole devono avere un seguito e le azioni devono essere coerenti con queste altrimenti si rischia di diventare inattendibili e di squalificarsi agli occhi dell'opinione pubblica che è quella che voterà la prossima volta.

Essere attendibili, peraltro, ha molti vantaggi specie nei momenti difficili.

Siamo certi che la classe dirigente pro tempore non pensi che gli abruzzesi siano tutti... distratti.

Attendiamo...

