

Saga (sotto inchiesta) ancora inadempiente sulla trasparenza: dove sono i contratti con Ryanair? Delrio dice che c'è l'obbligo di pubblicare tutte le informazioni che riguardano la spesa compresi i contratti con compagnie aeree

ABRUZZO. «Noi saremo più trasparenti rispetto agli obblighi che impongono le leggi». Rimarranno nella storia le dichiarazioni del presidente Saga, Nicola Mattoscio, che insieme ad altre sue dichiarazioni saranno ricordate senza poterne riscontrare effetti nella realtà.

Sulla trasparenza la Saga risulta ancora fortemente indietro rispetto alle norme, i documenti pubblicati sono sempre pochi e si nota ancora quel senso di riservatezza che del resto Mattoscio non perde occasione di ribadire, in netta controtendenza rispetto a norme, giurisprudenza e persino al ministro Delrio.

Oltre la propaganda, però, l'amministrazione Saga non riesce ad andare, nonostante sia ora divenuta una società a totale capitale pubblico (Regione Abruzzo) che dovrebbe esercitare un controllo severo soprattutto perchè è l'unico finanziatore.

Ma la grossa novità arriva direttamente dal Parlamento.

Ieri, infatti, il ministro Graziano Delrio si è fatto gran vanto della trasparenza che ha sollecitato ad Anac e società di gestione aeroporti per la pubblicazione di documenti e dati che riguardano tutte le sfaccettature della spesa pubblica che finisce nelle casse delle compagnie aeree e nella fattispecie soprattutto in casa Ryanair.

Nello specifico Delrio ha imposto la pubblicazione analitica persino dei contratti stipulati dalle società.

In altre parole il ministro non fa che dare ragione a PrimaDanoi.it che oltre due anni fa pubblicò i contratti stipulati nel 2009 con Ryanair attirandosi le ire e le accuse di aver commesso persino reati da parte del professore dell'università, Mattoscio.

A parte lo svarione rimangono i fatti e cioè l'inadempienza della Saga alle sollecitazioni del ministro e dell'Anac.

E che tutto questo avvenga in costanza di inchiesta giudiziaria per presunta falsità di bilanci non aiuta a rasserenare gli animi.

«OBBLIGO DI PUBBLICAZIONE DEI CONTRATTI»

«Conosco bene le linee guida, avendole emanate», ha detto ieri in aula Delrio rispondendo ad una interrogazione «Noi abbiamo chiesto e preteso maggiore trasparenza, maggiore pubblicità, sia per la ricerca dei vettori aerei, sia per l'analisi e qualificazione degli accordi di co-marketing che lei ha citato.

Ritengo utile chiarirle che il Ministero non eroga contributi statali in nessun modo e in nessuna modalità, e

nemmeno altre forme di finanziamento surrettizio ai vettori aerei».

In effetti il ministero non li eroga ma al suo posto ci sono le società pubbliche che gestiscono gli aeroporti che lo fanno. La cifra che circola è di circa 100mln all'anno e oltre il 90% finisce nella maggiore compagnia, Ryanair, ma resta un interrogativo insoluto se i contributi finiscano agli irlandesi perchè sono la maggiore compagnia o, invece, sono la maggiore compagnia perchè hanno sempre usufruito di questi finanziamenti da oltre 15 anni.

Secondo Delrio i gestori aeroportuali erano stati coinvolti, «in un processo di cooperazione finalizzato a pubblicare sui siti societari le policies commerciali che si danno in materia di incentivazioni e a fornire dei dati certi sul volume dei contratti che stipulano con i vettori. ENAC ci ha comunicato che la quasi totalità dei gestori aeroportuali ha sostanzialmente provveduto a pubblicare le policies sui rispettivi siti e, per quanto riguarda i contratti stipulati, sono pubblicati di volta in volta sui siti; quindi, vengono stipulati e sono anche in essere. Alcuni contratti sono rinnovati: di recente, per esempio, la regione Abruzzo ha rinnovato un contratto di co-marketing spontaneamente».

Già, il contratto appena rinnovato (forse ancora non firmato) dopo un avviso pubblico concordato a Palazzo Chigi in un tavolo con Ryanair e vinto poi da Ryanair.

Dunque, al momento non sarebbe possibile ancora per qualche giorno pubblicare il nuovo contratto (che non c'è).

Si dovrebbe, invece, pubblicare quello in atto, cioè la proroga della proroga: il contratto del 2009 poi prorogato senza alcuna gara nel 2014 e scaduto a giugno 2016 e poi ancora prorogato ma non si sa in che modo e con quali atti e a quali condizioni.

Questo contratto dovrebbe essere sul sito così come gli atti del consiglio di amministrazione che ne supportano la consistenza.

Invece nulla e non c'è nessuno che se ne sia accorto.

Capita questo ed è tutto normale persino che il presidente promuova una caccia alle streghe per capire chi e come abbia fatto circolare documenti pubblici che ritiene ancora oggi essere segreti.

Ma in Abruzzo conta di più quello che ritiene Mattoscio o la legge ed il ministro?

La risposta non è affatto scontata.

Intanto l' ENAC ha segnalato di aver ricevuto la comunicazione dei contratti stipulati relativi ai gestori degli scali di Torino, Verona, Venezia, Treviso, Napoli, Catania, Palermo, Alghero, Cagliari e Lamezia Terme e la Puglia.

CO-MARKETING, PUBBLICITA' REALE?

Delrio poi spiega anche il co-marketing, una parola che dovrebbe indicare forme di pubblicità per incentivare il turismo.

E' un capitolo importante anche nel nuovo bando abruzzese ma non si è ancora capito quali siano le concrete azioni che Ryanair dovrà attuare e come queste saranno controllate dalla Regione e dalla Saga (che in passato ha pagato 1mln di euro per un banner di un anno senza mai richiedere alcuna pezza d'appoggio)

«Alcune forme di co-marketing, infine», dice il ministro, riguardano promozione diretta del territorio e sono effettuate direttamente dalle regioni senza passare per i gestori aeroportuali. Dai dati in possesso, comunque, risulta che le incentivazioni riconducibili ai finanziamenti degli enti attualmente sotto nostro monitoraggio possono attestarsi attorno ai 40 milioni di euro annui. Dal monitoraggio effettuato da ENAC, peraltro, si evince come i gestori, per rivitalizzare il proprio business, ritengono fondamentale utilizzare la leva degli incentivi ai vettori, che è consentita dalle normative europee, a patto che vi sia una conformità, il cosiddetto test MEO, cioè al fatto che, attraverso un'analisi ex ante, si stimi che l'incentivo è comunque in grado di stimolare una produzione di ricchezza sul territorio molto maggiore.

Questo tipo di accordi è consentito, è permesso ed è praticato in tutta Europa, quindi non è assolutamente un aiuto di Stato, ha delle caratteristiche precise e, quindi, non va messo dentro a un discorso di incentivazione squilibrata, perché fa parte delle regole attualmente a disposizione degli aeroporti minori».

DOPO 7 MESI ANCORA NIENTE RISPOSTE

A settembre 2016 avevano posto alcune domande di buon senso per cercare di capire in che modo si era inquadrato il regime di prorogatio di Ryanair. Le domande non hanno trovato risposte.

Eccole:

- 1) Quando è stato firmato il nuovo contratto?
- 2) Da chi?
- 3) Quando e dove si sono svolte le trattative e chi le ha condotte?
- 4) Quali sono i vantaggi per la società pubblica o per l'interesse pubblico derivanti dal nuovo contratto?
- 5) Quali sono le differenze rispetto al vecchio contratto?
- 6) Giuridicamente si tratta della stipula di un nuovo contratto o della proroga (la seconda) del vecchio?
- 7) Con il nuovo contratto quali e quante rotte vengono finanziate?
- 8) Il contratto prevede anche lo sviluppo a medio termine (per esempio per i prossimi tre anni) non sarebbe utile conoscere tali impegni contrattuali?