

Il “giudice di Berlino” è a Trapani: Commissario demolisce il sistema spremi-fondi di Ryanair. A Pescara la procura dopo due anni e mezzo pare stia ancora indagando....

ABRUZZO. Tutto il mondo è paese. In questo caso il Paese è il nostro ed è terra di conquista per la scaltra impresa irlandese che detiene il copyright per il modello di business più geniale degli ultimi decenni.

Ryanair il vettore “low cost” da decenni usufruisce di milioni di fondi pubblici per portare turisti negli aeroporti minori con una serie di benefici e ricadute negative. Tra i benefici l’aumento dei passeggeri e di linfa all’indotto del turismo, tra le ricadute negative una spesa pubblica eccessiva non sempre giustificata, una eccessiva dipendenza del pubblico dalla ditta privata diventata anche la maggiore compagnia europea low cost, ed in ultimo sempre bilanci in rosso per le società di gestione degli aeroporti.

PUBBLICITÀ

Ora per la prima volta a Trapani accade una cosa mai vista negli ultimi 20 anni: un Comune osa criticare e smontare pezzo pezzo il contratto di “co-marketing” che Ryanair propone alle amministrazioni pubbliche.

In una parola: soldi in cambio di turisti.

Dunque un sindaco che osa mettersi contro il gigante irlandese che «tanto bene fa al turismo»?

Non proprio.

Si tratta del commissario che ha preso il posto del sindaco decaduto ed il commissario è un ex magistrato, nemmeno tanto qualunque: Francesco Messineo, ex procuratore di decine di procure siciliane.

E’ lui che evidentemente, avendo pratica e dimestichezza di norme ma molto meno delle regole non scritte della politica, ha notato cose che nessun altro amministratore pubblico aveva mai notato prima (per precisione in Abruzzo qualcuno ha detto cose molto simili oltre tre anni fa ma questa è un’altra storia...)

«LA PROPOSTA DI RYANAIR NON REGGE ED E’ SBILANCIATA: INACCETTABILE»

Che cosa dice Messineo?

La prima cosa è importantissima e riguarda una seria analisi degli scopi da raggiungere rispetto ai mezzi da utilizzare; insomma capire se vi sono certezze di raggiungimento del fine previsto spendono soldi pubblici.

Questo aspetto è spesso trascurato dagli amministratori locali, bravissimi a motivare e giustificare iniziative costosissime, ipotizzando scenari e obiettivi che poi magari non si raggiungono ma nel frattempo hanno speso, scoprendo solo poi che le previsioni sempre rosee erano errate.

Da 20 anni, per esempio, la politica turistica abruzzese si trascina di slogan in slogan e promessa in promessa, tutte sempre disattese per uno sviluppo che non è mai pari alle aspettative. La Regione Abruzzo in capo, in 20 anni ha speso cifre immense in nome del “marketing turistico” eppure non si è mai preoccupata di misurare i risultati rapportandoli alla spesa sostenuta. Anche così si producono i buchi di bilancio ma si acchiappano voti.

«SCOPO DEL CONTRATTO E’ ALTRO»

Il commissario di Trapani fa poi notare la curiosa stranezza che un contratto di “co-marketing” venga proposto da società di trasporto e non di pubblicità come sarebbe più logico tanto che i vettori «non include la attività di promozione pubblicitaria in favore di terzi nel loro statuto societario. Se ciò fosse vero,

potrebbe fondatamente ipotizzarsi che il reale scopo della iniziativa sia non già la promozione pubblicitaria, ma il trasporto, e cioè l'offerta ai potenziali turisti di una serie di agevoli opportunità di raggiungere l'aeroporto di Birgi mediante adeguati voli "low cost" predisposti dalla compagnia aerea contraente quale corrispettivo delle erogazioni finanziarie ricevute».

Insomma si tratta di pubblicità o di agevolazioni per la compagnia di trasporto?

«Ne conseguirebbe», dice Messineo, «a parte ogni altra considerazione sulla legittimità in sé di tale rapporto negoziale, una seria divergenza della causa reale del contratto rispetto alla causa apparente che non può trovare ingresso in una attività regolata da norme pubblicitiche, come tali fortemente limitative della autonomia privata».

L'ex giudice, dimostra tutta la sua inesperienza politica, arrivando persino a parlare di rapporto costi e benefici, ipotizzando una sproporzione non ragionevole, specie se si considera "l'umiliazione" dell'ente pubblico che dovrebbe sottostare a condizioni dettate praticamente unilateralmente dal vettore che infatti non prevede alcuna clausola in caso di mancato raggiungimento degli scopi (cioè il numero di passeggeri ipotizzato).

Insomma se poi i turisti non arrivano o ne arrivano di meno Ryanair non paga nulla, non sconta la differenza e abbatte ulteriormente il rischio di impresa.

Considerazioni che non sono state fatte mai nemmeno da esponenti del governo in questi anni che al contrario hanno avallato i rapporti con Ryanair.

«Il punto rilevante», aggiunge il commissario, «non è il corretto adempimento delle obbligazioni contrattuali, ma la carenza di un meccanismo che garantisca equilibrio e correttezza fra le onerose erogazioni di fondi pubblici ed i benefici attesi».

E poi: «se lo scopo perseguito è utile e indivisibile, il mezzo prescelto presenta ineliminabili elementi di dubbio che, all'esito di un percorso informativo condotto nel rispetto del principio di leale collaborazione fra soggetti pubblici, rendono improponibile la attuale partecipazione alla iniziativa da parte del Comune di Trapani».

Concludendo dice l'ex magistrato: chi può essere contrario allo sviluppo di un territorio e del turismo? Nessuno, ovviamente, ma ci sono modi corretti e modi scorretti o svantaggiosi per farlo e il contratto di Ryanair non è il modo giusto perchè la spesa sarebbe sproporzionata al risultato.

...ED I GIUDICI DI PESCARA SONO TUTTI A BERLINO

La prima cosa che salta all'occhio da questa storia è che in 20 anni nessuno si è mai sognato di dire cose del genere, favorendo una vera e propria emorragia di centinaia di milioni di euro al vettore irlandese, sostanzialmente fornendogli aiuti di Stato vietati, aggiustando bilanci di società pubbliche sull'orlo del fallimento e spingendolo la società irlandese verso una posizione dominante che in un libero mercato sarebbe vietata.

L'ulteriore effetto di queste multiple distorsioni è stata la dipendenza totale dei piccoli aeroporti verso Ryanair e lo si è visto ogni volta che gli irlandesi hanno minacciato di abbandonare l'Italia oppure pochi giorni fa con il caso dei voli cancellati ed un sistema intero in crisi...

In Abruzzo il film è stato uguale a quello di moltissimi altri posti italiani ed europei. La cifra che dal 2009 al 2016 è stata girata al vettore -attraverso la opacissima Saga- supera i 35mln di euro di soldi pubblici in un contesto molto dubbio con moltissimi aspetti non ancora chiariti e per i quali si attendevano gli esiti di una inchiesta aperta due anni fa e di cui si sono perse le tracce.

Tra le ipotesi da valutare il rapporto poco chiaro e trasparente tra la Saga e le società irlandesi, il co-marketing, la compensazione dei crediti ed il pagamento delle tasse che hanno consentito agli irlandesi di avere ulteriori benefici.

Una serie di aspetti che non hanno trovato priorità presso la procura di Pescara nonostante una attività della guardia di Finanza che ha indagato per oltre un anno e studiato documenti sequestrati in più ondate (compresi i famosi contratti segreti con Ryanair).

L'inchiesta sembra finita su un binario morto anche dopo le spiegazioni fornite dal presidente Nicola Mattoscio agli inquirenti che ha dato l'impressione di aver ribaltato ogni accusa suggerendo una diversa chiave di lettura.

Isidoro (ex cda Saga): «mia battaglia per legalità ostacolata da politica è finita in procura» L'ex comandante Alitalia annuncia di aver firmato un esposto molti mesi fa

Da rilevare, inoltre, che la Regione Abruzzo ha finanziato tutti i 35 mln di euro -passati dalla Saga a Ryanair- nonostante le sentenze della Corte Costituzionale avessero sancito fino al 2014 la nullità della legge di finanziamento e nonostante le norme europee consentissero finanziamenti entro determinati canoni e limiti.

Il contributo massimo annuale, per esempio, non avrebbe potuto superare i 2,2 mln di euro.

Per quanto riguarda le accuse provvisorie della procura si parla di bilanci di Saga non veritieri negli ultimi anni -attraverso le solite manovre di ingegneria finanziaria- con l'obiettivo di occultare il fallimento, evitato solo dal costante aiuto della Regione.

E dire che questa emorragia si sarebbe potuta evitare -o quanto meno sanare i tanti vulnus amministrativi- nel 2011 quando un esposto già segnalava alla procura alcuni aspetti poi denunciati quattro anni dopo dal comandante Emidio Isidoro, ex componente del Cda dal quale è scaturita l'ultima inchiesta.

C'è poi l'aspetto della «antieconomicità del contratto» così come evidenziato teoricamente a Trapani; in Abruzzo, nonostante dieci anni di pratica, si è preferito negare l'evidenza e scrivere qualche imprecisione sui bilanci.

In pratica il costo del contratto di Ryanair ha assorbito in ogni anno di gestione oltre il 90 per cento della produzione determinando costantemente perdite di esercizio della Saga come già rilevato dal Mef nel 2014 ma senza sortire grosse riflessioni.

Del resto in ogni bilancio è sempre stato chiarito come tutta la giostra si reggesse unicamente sui costanti finanziamenti regionali ammettendo nero su bianco la gestione in perdita e dunque fallimentare, come se nulla fosse.

Ed infatti nulla è.