

In un caso simile in Belgio hanno vinto gli irlandesi

La procura spara su Ryanair

A rischio il sistema low cost



Indagato l'ex ad di Aeroporti di Puglia: avrebbe usato, come fanno altri scali, fondi Ue per i contratti di marketing alla compagnia. Ma per l'accusa è anticoncorrenziale

ANTONIO SPAMPINATO

Il duello verbale tra i vertici di Ryanair e Alitalia ha raggiunto livelli tali da far ritenere impossibile una tregua commerciale per la conquista, o riconquista, del primato nel mercato italiano. Il guanto di sfida è stato lanciato, raccolto e rilanciato e da quando la compagnia aerea low cost irlandese è salita sul gradino più alto del podio nel Belpaese per numero di passeggeri trasportati (26,1 milioni nel 2014 contro i 23,3 milioni dell'ex compagnia di bandiera) tra i due contendenti i toni si sono ampiamente inaspriti. Con Alitalia certa che il successo degli irlandesi avrà vita breve.

A dare sicurezza alla compagnia italiana, è un'inchiesta avviata dalla procura di Bari sull'uso - distorto, secondo le accuse - di fondi europei da parte dei gestori degli scali. Domenico di Paola, ex amministratore di Aeroporti di Puglia, è sotto indagine per truffa e falso nell'inchiesta su un contratto da 30 milioni sottoscritto nel 2009 con la società concessionaria della pubblicità di Ryanair. Dietro quel contratto si nasconderebbe, dice la procura, un incentivo a investire negli scali pugliesi. In ogni caso un investimento profittevole per entrambi, visto il balzo in avanti che questi aeroporti hanno registrato grazie all'interessamento degli irlandesi.

Comunque per la procura l'investimento in marketing non andava fatto perché ma-

I NUMERI DELLA COMPAGNIA



I DATI DEL 2014 (in euro)

Fatturato	5,07 miliardi
Risultato netto	658,6 milioni
Risultato d'esercizio	522,8 milioni

I PRIMI TRE MESI DEL 2015

Utile netto	245 milioni	▲ +25%
Ricavi	1,65 miliardi	▲ +10%
Passeggeri trasportati	28 milioni	▲ +16%

AEREI E DESTINAZIONI

Basi	oltre 70
Flotta	312 (270 ordini)
Destinazioni	179

P&G/L

schierava aiuti alla compagnia di Dublino. Poco importa che Ryanair abbia portato «32 rotte su Bari e Brindisi, 16 internazionali e 6 capitali europee», come ha ricordato David O'Brien, numero due della low cost, durante la conferenza stampa di ieri nel capoluogo pugliese per presentare la nuova offerta di voli.

«Non abbiamo avuto contatti a riguardo di questa indagine. Qui in Italia sembra ci siano sempre inchieste in corso», ha poi detto, ingenerosamente, O'Brien. I problemi di Ryanair sull'uso di queste pra-

tiche per lanciare uno scalo non sono infatti solo italiani. È successo lo stesso in Belgio per lo scalo di Charleroi nei primi anni 2000 e alla fine la compagnia di Dublino ne uscì vittoriosa nel 2004, quando la Commissione europea ammise la necessità di aiuti per la fase di start up di nuove linee negli aeroporti regionali. Ma Bruxelles non si è arresa perché ritiene che i sussidi pubblici girati alle compagnie sottoforma di contratti di marketing servano in realtà ad abbassare i costi dell'investimento. E non essendo una

pratica condivisa da tutte le compagnie, si tratta di operazioni illegali perché anticompetitive. Ryanair ha problemi simili anche in Francia per gli aeroporti di Pau, Nîmes e Angoulême. L'Ue ha denunciato la Francia perché non ha chiesto agli irlandesi, che hanno presentato ricorso, la restituzione di 10 milioni. Visti i precedenti, la procura pugliese sembra essersi mossa su ispirazione di Bruxelles, che sembra essersi mossa su ispirazione delle lobby alate tagliate fuori dagli accordi. In ogni caso, visto il precedente, il rischio per gli investigatori di Bari di seguire le orme dei colleghi di Charleroi è elevato.

In attesa degli sviluppi nelle indagini, restano i toni da tele-novela tra i capi delle due compagnie concorrenti.

«Non dobbiamo permettere a Ryanair di avere successo. La concorrenza vede che siamo seri e ci sfida», ha detto qualche giorno fa il vicepresidente di Alitalia, James Hogan. «La bloccheremo con i nostri partner sul mercato europeo che è un mercato difficile. La sfida sono i costi operativi», ha sottolineato.

La risposta di Ryanair è arrivata ieri da O'Brien: «Dev'essere umiliante prendere ordini dagli Emirati Arabi per decidere strategie aziendali. Etihad vuole impedire ai consumatori italiani di fare scelte. Ryanair fa quello che chiedono i consumatori e i clienti». Il riferimento, neanche troppo velato, è alla quota di maggioranza detenuta dalla compagnia emiratina Etihad in Alitalia.