

Inchiesta sui fondi girati a Ryanair, «aiuti a pioggia con fondi pubblici»

ABRUZZO. Finanziamenti per 30 milioni di euro a Ryanair di fondi europei per il turismo (erogati dalla Regione Puglia per il tramite di Aeroporti di Puglia) sono al centro di un'inchiesta della Procura di Bari da oltre un anno **(leggi l'articolo)**.

Le indagini, coordinate dal pm Luciana Silvestris e affidate al nucleo di polizia tributaria barese delle Fiamme gialle, ipotizzano i reati di truffa e abuso di ufficio.

Secondo quanto ha scritto l'edizione pugliese di Repubblica i fondi europei che dovrebbero servire per la promozione turistica in base a un accordo del 2009, transiterebbero attraverso la società Aeroporti di Puglia nelle casse di una società di Ryanair (la Airport Marketing services limited), come fosse pubblicità, e rientrerebbero alla società aeroportuale come pagamento dei servizi aeroportuali.

I soldi, spiega sempre Repubblica, arriverebbero dalla Regione Puglia, principalmente dai fondi europei Fesr (anche se Aeroporti di Puglia smentisce), e come da contratto Ams, società di pubblicità di Ryanair, dovrebbe inserire dei banner pubblicitari all'interno del sito Internet della compagnia.

«Non è dato sapere se i banner sono mai apparsi ma non serve certo un'inchiesta giudiziaria per accertare che il motivo del finanziamento, un finanziamento così cospicuo poi, non poteva essere la pubblicità sul sito. Ma garantirsi, come effettivamente è stato, che Bari diventasse un hub di Ryan sia per i voli in incoming che per quelli in uscita», dice un investigatore.

I soldi dati a Ryanair in qualche maniera tornavano indietro perché la società irlandese paga i servizi di scalo (tra i più cari in Italia) a Bari oltre a garantire una movimentazione di passeggeri importanti che ha portato Bari a essere tra gli aeroporti italiani più frequentati.

Che il settore delle low cost sia importantissimo per le Regioni non è certo un mistero o una novità. Le compagnie a basso costo negli anni sono divenuti veri e propri tour operator in grado di vendere servizi di ogni tipo (dal noleggio dell'auto ai pernottamenti in hotel) e sono sempre più in grado di creare destinazioni turistiche dal nulla, di decidere flussi e decretare il successo o meno di una meta. Ecco perché gli enti pubblici sono disposti a tutto pur di accaparrarsele, anche a mettere mano al portafoglio. Si tratta in definitiva di creare o mettere in moto un vero e proprio settore economico, il più importante per il Bel Paese. Ma a quale costo e soprattutto con quali benefici pubblici? E poi i benefici pubblici in che rapporto sono con quelli di sicuro cospicui del privato?

In una intervista di qualche anno fa Enrico Paolini, all'epoca vice presidente dell'Enit e coordinatore nazionale degli assessori regionali al Turismo (ma anche assessore regionale d'Abruzzo che per primo portò le low cost in Abruzzo) svelò che solo nel 2006 le Regioni italiane avevano speso per Ryanair, Easy Jet e le altre compagnie a basso costo quote considerevoli, «valutabili in 400 milioni di euro». Una pioggia di denari che riescono a rivitalizzare il turismo locale così come promesso all'epoca? A distanza di anni qualcuno dovrebbe poter quantificare i reali benefici pubblici effettivamente portati in Abruzzo. Una indagine che doveva essere svolta all'epoca mentre ci si è accontentati di previsioni e promesse costate caro anche perché, tra le altre cose, Saga, che gestisce l'aeroporto abruzzese, ha 20 mln di euro di debiti e rischia ancora di essere cancellato.

Qualche settimana fa a Pescara è arrivato Michael O'Leary, 53 anni, manager irlandese, attuale amministratore delegato di Ryanair. Degli accordi commerciali tra l'azienda e la Saga nemmeno una parola in pubblico («non ne parlo», ha sottolineato) ma l'incontrato privato con il neo presidente Nicola Mattoscio avrà toccato certamente anche questo tasto e nulla è trapelato sul «quantum» e sul «modus» dei finanziamenti che pioveranno sulla compagnia.

Mattoscio da parte sua si è tenuto sul vago tenendo a precisare che «saranno rispettati i ruoli diversi della compagnia, della Saga e quello istituzionale della Regione così come saranno fatti salvi gli interessi legittimi di ognuno nel rispetto reciproco e con l'obiettivo comune di una crescita».

E la Regione sa che deve stare attenta a quello che fa. Per ben 4 volte negli ultimi anni è stata richiamata all'ordine dalla Corte Costituzionale che ha dichiarato l'incostituzionalità della legge regionale che autorizza la ricapitalizzazione della Saga.

Sono aiuti di Stato non autorizzati, in contrasto con i principi dell'Unione Europea sulla concorrenza, viene ribadito ogni qual volta l'ente pubblico mette mano al portafoglio.

Gli ultimi 6 milioni la giunta D'Alfonso li aveva deliberati a luglio per ricapitalizzare la società di gestione. Sei milioni che, come aveva poi precisato l'allora presidente Saga Lucio Laureti vengono riversati alle compagnie low cost per abbattere i costi/passeggero.

