

Ryanair, la Regione ha le idee chiare: finanzierà Saga con 14 mln di euro. E continuano a chiamarlo low cost: politica mobilitata per rifinanziare gli irlandesi

ABRUZZO. La Regione Abruzzo, quella veloce e fattiva, ha le idee chiare e già da settimane ha dispiegato la propria “diplomazia” per mobilitare politici e ministri influenti a Roma e a Bruxelles con il mandato di «cambiare le regole». L’idea della legalità 2.0 è quella che prevede di sanare le irregolarità non cambiando i comportamenti ma le leggi stesse.

Ed è quello che la politica abruzzese sta cercando di fare a più livelli.

Nel frattempo se fece scalpore il rifinanziamento di 3 mln di euro alla Saga sarà curioso vedere l’effetto che farà approvare in consiglio regionale un rifinanziamento per 14 mln di euro.

Già perché è questa la misura subito annunciata da Camillo D’Alessandro, consigliere delegato ai trasporti, questa mattina, una promessa che suona come una piena riconferma di Nicola Mattoscio, il presidente della Saga nominato dal centrosinistra che si è fatto carico degli errori del centrodestra in perfetta continuità.

Il professore universitario di recente ha stigmatizzato coloro che hanno parlato di cattiva gestione della Saga ed ha voluto fare «un po’ di giustizia con i numeri» dicendo che «il grave indebitamento della società Saga è assolutamente fisiologico, non affatto avverte patologie come invece è possibile verificare in altri soggetti prossimi. Questo è il primo dato di giustizia e verità».

La verità e la giustizia -secondo Mattoscio- stanno nel sostenere che una società che è da sempre in perdita raggiungendo quasi 17 mln di euro di passività è un dato «fisiologico» e per questo è normale che sia così.

Eppure i manager del passato qualche errore l’hanno pur fatto visto che il Mef li ha condensati in 25 punti subito confutati dalla Saga con qualche svolazzo logico.

Curioso, inoltre, che Mattoscio in un precedente braccio di ferro con la Regione aveva chiesto 17 mln di euro, la cifra a suo dire giusta per poter dare una boccata d’aria e vivacchiare un po’ in tranquillità, pagando tutti i debiti accumulati.

Ed oggi D’Alessandro annuncia un finanziamento di 14mln di euro che sommati ai 3 precedenti fa proprio 17 mln richiesti da Mattoscio.

Una vittoria alla lunga quella del professore che bene conosceva le strategie di Ryanair per aver ricevuto a maggio 2015 una lettera che anticipava la ritorsione di questi giorni: si è messo alla finestra ed ha atteso il momento migliore; così ora chi gli potrà dire che 14mln di euro sono troppi?

Tra l’altro l’economista in una trasmissione televisiva ha attaccato pesantemente Alitalia – Etihad accusandola di «turbativa di mercato incredibile» e «aggressione sleale» riferendosi al fatto che la società partecipata degli Emirati Arabi «può acquistare la benzina a prezzi molto più bassi»... in realtà è probabile che Mattoscio si riferisse al kerosene che è il carburante per gli aeromobili...

Una strategia imprenditoriale e di marketing dai fini oscuri visto che proprio Alitalia-Etihad è “cliente” di Saga nei collegamenti con Roma e Milano e non è certo “carino” parlar male di chi dovrebbe fare il lavoro di collegamento con gli hub importanti.

Secondo D'Alessandro il finanziamento coprirà un arco temporale fino al 2020 e prevede un versamento decrescente fino alla completa autonomia finanziaria della Saga dal sostegno pubblico regionale.

Tale soluzione normativa, come ha spiegato D'Alessandro, proprio perché lega il sostegno pubblico all'obiettivo dell'autonomia finanziaria, in applicazione del piano industriale, consente di superare il contenzioso con la Corte costituzionale.

Per D'Alessandro valgono gli esempi di due leggi regionali approvate dal Governo D'Alfonso, «una di sette milioni di ricapitalizzazione e l'altra di 3 milioni per le spese di funzionamento della Saga che il Governo nazionale non ha impugnato».

L'altra misura che si intende porre in essere riguarda la ricapitalizzazione della Società dei servizi aeroportuali, che avverrà tramite conferimento di beni immobili.

La patrimonializzazione è uno dei criteri valutativi dell'Enav sulle condizioni per concedere e garantire concessioni aeroportuali.

Infine c'è la possibilità che si pervenga alla costituzione di un fondo privato, che avrà una propria regolamentazione, a partire dalla partecipazione delle DMC, le strutture deputate alla promozione e la vendita del prodotto turistico abruzzese.

Il fondo privato potrebbe concorrere al costo globale delle spese per i voli low cost quantificato da Ryanair in 5 milioni di euro.

Per il Consigliere non va sottovalutata una risoluzione del Parlamento Ue che punta a rivalutare tutta la questione degli aiuti ai vettori privati, sia alla luce della concorrenza delle compagnie non Ue e sia perché il low cost ha garantito un diritto alla mobilità aerea che la rigidità della normativa comunitaria potrebbe non offrire più.

Il 16 febbraio è stato convocato il consiglio regionale straordinario dove il centrodestra promette battaglia e chiede misure fattive.

Secondo il deputato Gianni Melilla (Sel) anche l'Europa starebbe rivedendo le attuali regole in materia di finanziamento alle compagnie low cost che pure svolgono una funzione sociale e potrebbero favorire la coesione tra i popoli ed il diritto alla mobilità. Inoltre la Regione Abruzzo, d'intesa col Governo, dovrebbe sottoscrivere «un accordo con Ryanair per chiedere direttamente una deroga alla Commissione Europea, come ha fatto la Francia per i suoi aeroporti minori». Inoltre sempre secondo Melilla «il Governo italiano deve decidere una differenziazione tra aeroporti grandi e minori nella tassazione proprio per garantire a tutti i cittadini un minimo di mobilità aerea. Gli aumenti delle tasse sui biglietti non possono essere retroattivi, ma devono valere rispettando le intese raggiunte con i vettori aerei privati, per consentire loro di programmare su base poliennale le proprie politiche tariffarie».