

Porti e aeroporti, da Bruxelles apertura su aiuti StatoNe beneficerebbe anche l'Abruzzo

ABRUZZO. La Commissione europea vuole facilitare l'uso di alcuni tipi di finanziamenti pubblici destinati a porti e aeroporti, eliminando la fase di valutazione da parte di Bruxelles.

Insomma se adesso è vietato girare fondi pubblici alle aziende private perché si configura un indebito aiuto di Stato, ben presto le cose potrebbero cambiare.

Questa la novità contenuta nella bozza di nuove regole al centro di una consultazione online aperta fino al prossimo 30 maggio e che potrebbe giovare anche all'Abruzzo.

«Porti e aeroporti costituiscono infrastrutture chiave per la crescita economica e lo sviluppo regionale», spiega il commissario europeo alla Concorrenza, Margrethe Vestager.

«La nostra proposta punta a facilitare investimenti pubblici privi di problemi in porti e aeroporti, esentandoli dall'esame nell'ambito delle regole sugli aiuti di Stato» aggiunge Vestager, che quindi incoraggia «le autorità pubbliche, aziende e altri che potrebbero beneficiare di questa semplificazione, a partecipare alla consultazione».

In base alle informazioni raccolte tramite il sistema online, la Commissione europea presenterà poi la bozza di una nuova proposta, da sottoporre ad un'altra consultazione il prossimo autunno prima di redigere la proposta finale.

Fra le misure allo studio dell'esecutivo Ue, riferisce la stessa Commissione europea, anche quella di facilitare ulteriori aumenti delle fasce di esenzione per gli investimenti nel settore della cultura, visti i limitati effetti negativi in termini di concorrenza nel mercato unico.

In Abruzzo il presidente della Regione, Luciano D'Alfonso ha sollecitato il neo sottosegretario alla Giustizia, Federica Chiavaroli, e ha annunciato un fronte comune con l'europarlamentare Gianni Pittella in Europa

Intanto la Saga dopo anni di pesante debito, proprio grazie ai finanziamenti ricevuti è riuscito a chiudere il bilancio in positivo potendo così sostenere di seguire il piano industriale varato che dovrebbe portare al completo risanamento.

E per i primi due mesi Saga ha comunicato che «il trend è positivo con circa 78.280 passeggeri nel periodo gennaio – febbraio 2016, una crescita dell'11,6% rispetto alla stesso periodo dell'anno precedente, in linea con le previsioni dettate dal Piano Industriale. Anche scontando per il 2016 il giorno in più (29 febbraio) la crescita è sempre sostenuta, pari al 9%».

La società pensa positivo e i vertici sostengono che l'equilibrio finanziario-economico conseguito «lascia ben presagire per il futuro aeroportuale».

Nonostante le difficoltà, la società è riuscita ad acquisire nuovi servizi aerei che hanno consentito al traffico nel corso dell'anno di crescere rispetto all'anno precedente del 9% oltre che un incremento sostanziale dei ricavi aviation. L'incremento è riconducibile prevalentemente al nuovo collegamento operato da Alitalia sull'HUB di Fiumicino che permette allo scalo abruzzese di essere connesso con tutte le principali destinazioni nazionali ed internazionali.

«C'è una gestione progressa», ha spiegato D'Alfonso, «che deve essere razionalizzata e Mattoscio, di cui è noto il rigore, sta spendendo tutte le migliori energie».

Nel frattempo il cda della Saga ha due nuovi componenti che sono andati ad ingrassare la composizione ridotta a settembre scorso.

Si tratta degli imprenditori Emilio Schirato, amministratore delegato del Gruppo Schirato Hotels, e Stefano Menozzi, amministratore presso l'azienda Nuova Menozzi De Rosa 1836 Srl di Atri.

L'aumento, ha spiegato D'Alfonso nei giorni scorsi, rientra nell'ottica di garantire una maggiore operatività dell'organismo di gestione dell'aeroporto.

I DUBBI DI ISIDORO

Sul fronte dei conti secondo l'ex componente del Cda Emidio Isidoro sarebbero comunque assicurati almeno 5 mln di euro a Ryanair per il 2016: la prima metà dell'anno i soldi sono assicurati dal contratto che scade appunto a giugno, per la seconda parte dell'anno i 2,5 mln di euro sarebbero garantiti dalla manifestazione di interesse pubblicata qualche mese fa da Saga.

«Poi la Regione fa affidamento sulla Dmc, (Destination Management Company - Compagnia di Destinazione) che con le economie derivanti dall'abbassamento dell'Irap promesso dalla Regione dovrebbero far quadrare i conti», spiega Isidoro, «ma nessuno si chiede quanto fatturano queste Dmc? Loro sono convinti che metteranno le cose a posto, senza pensare che lo sgravio Irap in favore delle Dmc girate in favore di Ryanair sono da considerarsi aiuti di Stato. Per ultimo, se era tanto semplice... perchè le altre Regioni non hanno fatto altrettanto? Siamo noi i bravi... o gli altri non capiscono niente?»

Il comandante Isidoro poi attacca il presidente D'Alfonso che nei giorni scorsi aveva detto che «le norme emanate dalla Commissione prevederebbero che si possano rivedere le regole sulla concorrenza per quel che riguarda gli scali con meno di 700 mila passeggeri all'anno, per non costringerli alla chiusura».

«Punto primo», spiega Isidoro, «il Governatore e la Regione Abruzzo avrebbe dovuto notificare i provvedimenti di finanziamento della Saga alla Commissione Europea e prima ancora avrebbe dovuto richiedere ed attendere la sua autorizzazione. Punto secondo le leggi Europee sono state fatte proprio per salvaguardare gli aeroporti regionali che, come dice la Commissione, svolgono un ruolo importante sia per lo sviluppo del territorio che per l'intermodalità Europea, nel "rispetto totale delle regole sulla concorrenza dettate, nel caso Italia art.117 della Costituzione (richiamato anche dalla Corte Costit. sentenze 299/2013 e 249/2014... se lo vada a leggere il Governatore) e in Europa dal Trattato Funzionalità Unione Europea TFUE (Trattato di Lisbona 2007) art.101-102-107-108. Punto terzo: quando la Commissione dice che "si possono rivedere" non sta parlando delle regole sulla "concorrenza" perchè quelle esistono e non possono essere "cambiate" ma possono essere riviste quelle condizioni degli scali piccoli regionali sotto i 700 mila passeggeri che si sono comportati in modo "virtuoso" e cioè abbiano sostanzialmente abbassato i "costi di finanziamento d'esercizio" ma che dopo il quarto anno di aiuti al "funzionamento" non hanno ancora raggiunto l'equilibrio economico-finanziario e quindi continuare ad aiutarli per altri anni anche fino alla fine del periodo di transizione che scade il 4/4/2024».

Ma Saga gli aiuti al "funzionamento" che riceve dalla Regione non li destina ad abbassare i costi d'esercizio ma a pagare tasse Inps/Erario antecedenti a tale aiuto e a pagare i debiti residui.

«Ma come si fa a continuare a finanziare una azienda straniera che gode di benefici pubblici italiani, che non paga tasse di alcun genere in Italia anzi ci ricatta annualmente? Confermare una sola compagnia per le destinazioni che vogliono è il più grosso errore "manageriale" che si possa commettere...e poi a questi prezzi», chiude Isidoro.