

Il governo Italiano chiede all'Ue che soldi ad aeroporti non siano considerati aiuti di Stato

ABRUZZO. Dalla piccola “provincia” abruzzese ai margini dell'impero si continua a parlare in senso generico e vago sul futuro dell'aeroporto locale in grave crisi dopo le minacce di Ryanair e su non meglio specificate trattative in corso tra la Regione Abruzzo e la commissione europea.

Solo l'altro ieri il presidente Luciano D'Alfonso ha reso noto che sul tema degli aiuti di Stato agli aeroporti minori, Alessandro Gozi, sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri con delega agli affari europei, ha spiegato di aver avviato un dialogo da lui stesso definito «proficuo pur nelle difficoltà» con la commissaria UE Margrethe Vestager, con la quale è stato anche «siglato un accordo di partenariato», e ha ricordato che «c'è una consultazione in corso sul tema» sulla quale si sta lavorando e per la quale ha promesso «l'impegno per spingere la nuova normativa sugli aiuti di Stato su porti e aeroporti in un senso favorevole al nostro Paese».

Anche questa volta le parole del presidente non aiutano la comprensione di quello che sta accadendo realmente su questa vicenda e non sembra ci sia una gara di vera trasparenza sul tema sul quale si registrano interessi economici e politici che si intrecciano.

Allora come vanno tradotte le parole del presidente D'Alfonso?

La Commissione europea all'inizio dell'anno ha chiesto aiuto a cittadini e stakeholder sul tema degli aiuti di Stato a porti e aeroporti. L'esecutivo Ue ha chiesto agli interessati di formulare le proprie osservazioni sulle disposizioni che dovrebbero essere adottate a breve per esentare alcuni aiuti agli investimenti in favore di porti e aeroporti dall'esame preliminare volto a verificare se siano rispettate le regole Ue sugli aiuti di Stato.

Si è trattata di una consultazione pubblica non troppo pubblicizzata nel nostro Paese che è terminata qualche giorno fa, esattamente il 30 maggio 2016.

La Commissione si è impegnata a tener conto delle osservazioni ricevute per elaborare una versione aggiornata del progetto di normativa, che sarà poi oggetto di una seconda consultazione pubblica (prevista in autunno).

Uno dei principali obiettivi dell'iniziativa – scrive la Commissione in una nota – è modernizzare le politiche in materia di aiuti di Stato e la razionalizzare le regole e le procedure in questo settore per ridurre al minimo gli oneri amministrativi e facilitare la concessione di aiuti che contribuiscono a rendere il mercato unico «più dinamico e più concorrenziale».

Che cosa è accaduto?

Dopo anni di finanziamenti diretti e di crescita esponenziale di alcune low cost -con un prevalere netto di Ryanair- molte delle società di gestione degli aeroporti italiani, specialmente per questo fenomeno legato al contributo al vettore, sono in perdita e rischiano il fallimento (alcune sono già fallite). Si è dunque creata una spinta trasversale che vede da una parte il principale vettore irlandese fare pressione su governi e politica nei confronti dell'Ue che è il vertice amministrativo che può emanare norme e soprattutto deroghe a principi generali.

E qui sta il punto: questo stato di fatto crea crisi nei territori come l'Abruzzo che si vede tagliare voli e rotte per la mancanza di finanziamenti pubblici alla compagnia aerea. La politica allora ha pensato che sia più “semplice” cambiare le regole. Si tratta di una regola fondamentale del libero mercato quella che prevede l'illiceità degli aiuti di Stato.

Che significa?

La nostra economia si basa su un principio cardine immodificabile: il libero mercato. Significa che (in teoria) il mercato si autoregola come in natura: i più forti vanno avanti e crescono i più deboli soccombono. Così le aziende più strutturate resistono e crescono le altre soccombono se non hanno ... mercato.

Tutti devono essere sullo stesso piano come in una gara di atletica dove si corre ognuno come sa ma si parte tutti dalla stessa linea.

Gli aiuti di stato costituiscono invece appunto un aiuto e creano disuguaglianza e distorsione del mercato. E sono ammessi solo per pochissime eccezioni che si reputano più importanti della distorsione causata al mercato.

Le varie lobbies e tutta la politica italiana hanno spinto il governo a chiedere una eccezione per i finanziamenti (aiuto di Stato) per gli aeroporti individuando questa come unica possibilità per evitare il fallimento. Significa di fatto continuare a foraggiare compagnie private.

Giusto o sbagliato si vedrà ma la certezza è che si andrà ad incidere su uno tra i più importanti pilastri che sorregge la nostra economia.

Secondo molte fonti ed i bene informati da Bruxelles arrivano segnali incoraggianti nel senso che l'Ue, pressata come non mai, non sembra avere molta scelta e concederà presto deroghe.

LA POSIZIONE DELL'ITALIA

Molto importante è il documento finale che riassume la posizione del Governo Italiano.

«Le Autorità italiane ritengono che», si legge nel documento, «gli aeroporti di aviazione generale (nei quali si svolgono voli di protezione civile, sportivi, di lavoro ecc.) e gli aeroporti con traffico commerciale esiguo (fino a 200.000 passeggeri) non possono con le loro attività, proprio in ragione delle ridotte dimensioni, entrare in situazioni di concorrenzialità con gli altri aeroporti. Pertanto, è da escludere che eventuali finanziamenti agli stessi possano produrre effetti distorsivi della concorrenza tra imprese o, ancor più, sugli scambi tra Stati dell'UE. Quindi, detti eventuali finanziamenti dovrebbero essere sottratti del tutto dal campo di applicazione degli “aiuti di Stato” nonché da quello del Regolamento (UE) n.651/2014».

E non basta perchè «in aggiunta, affinché il campo di applicazione sia significativo, nonché al fine di tener conto delle indicazioni fornite nella recentissima Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato dello scorso 19 maggio, è necessario stabilire le fattispecie di piccoli aeroporti sottratte al campo di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato, nonché innalzare le soglie del numero dei passeggeri stabilite per le disposizioni relative al bacino d'utenza. Infine, è opportuno che il campo di applicazione delle norme di esenzione tenga conto delle specificità e criticità delle regioni remote, come definite al punto 7 dell'art.2 del Regolamento (UE) della Commissione europea n.651/2014 attualmente vigente».

Le nuove regole dovrebbero valere sia per i piccoli aeroporti che per i porti.

Un intervento del genere meriterebbe un dibattito amplissimo di tutte le migliori forze competenti in materia di tutta Europa. Cosa che non sembra ci sia.