

D'Alfonso si fa valere in Europa: «soldi ai piccoli aeroporti non sono aiuti di Stato». Accolta dal Coter la proposta abruzzese: è solo un primo passo verso un obiettivo molto difficile

BRUXELLES. La procedura è troppo complessa, crea incertezza, si ritardano i tempi mentre, invece, c'è da fare in fretta perchè i piccoli aeroporti devono essere sostenuti per il loro alto valore per il territorio.

Per questa ragione sarebbe passata la proposta abruzzese che dovrebbe poi indurre la Commissione europea a mutare il proprio orientamento in tema di aiuti di Stato.

Ne ha dato notizia ieri il Presidente della Giunta regionale, Luciano D'Alfonso, che ieri ha presentato a Bruxelles, nel corso della seduta della Commissione di coesione territoriale e bilancio dell'UE (Coter), convocata per il parere sulla "Strategia per l'aviazione", gli emendamenti al documento firmati dalla Regione Abruzzo.

Le osservazioni miravano a riesaminare «le prospettive di redditività degli aeroporti con traffico inferiore a un milione di passeggeri/anno, elaborare norme a favore di tali aeroporti per la coesione e continuità territoriali e sfruttare la capacità degli aeroporti regionali esistenti, semplificando le norme sugli aiuti di Stato».

La Commissione ha accolto con favore un passaggio importante della proposta abruzzese, laddove si dice che essa «ritiene che l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato - in particolare degli orientamenti del 2014 sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree - e delle disposizioni dell'UE che disciplinano i servizi d'interesse economico generale sia eccessivamente complessa e che determini incertezze sulla maniera in cui gli enti locali e regionali possono fornire sostegno finanziario agli aeroporti regionali. Il trattamento riservato a tali casi dalla Commissione è considerato molto dispendioso in termini di tempo e andrebbe pertanto chiarito e reso più snello nella sua procedura autorizzativa. L'incertezza e i ritardi nelle procedure rischiano di complicare il mantenimento di collegamenti adeguati con le regioni più piccole e periferiche e possono avere un impatto negativo sullo sviluppo economico di queste regioni».

Un passaggio che in pratica sostiene che è difficile capirci, che la procedura è troppo complessa e andrebbe snellita a vantaggio di tutti. Si tratta della procedura che si dovrebbe seguire per girare finanziamenti alle società pubbliche che gestiscono gli aeroporti. Si tratta di quella procedura che la Regione Abruzzo ha sempre disatteso nel finanziare reiteratamente la Saga. Proprio l'incertezza di questa procedura metterebbe a rischio i collegamenti aerei... come è successo proprio in Abruzzo con Ryanair?

Altro passaggio fondamentale di quelli suggeriti dal Presidente D'Alfonso è quello in cui si specifica che «gli obblighi di servizio pubblico rivestono un'importanza fondamentale dal punto di vista regionale, ma deve essere anche considerata la necessità per un aeroporto regionale di poter essere sostenuto nel raggiungimento sostenibile nel lungo periodo del livello di break even economico. Per la sopravvivenza nel lungo periodo delle regioni periferiche e scarsamente popolate, nonché di quelle che per altri motivi non sono dotate di collegamenti adeguati, i collegamenti aerei con i centri economici e amministrativi nazionali e con gli hub aeroportuali, che permettono ulteriori spostamenti, sono determinanti. Per creare condizioni di sviluppo adeguate per tali regioni – conclude il documento – in molti casi sono necessari appalti pubblici, aiuti all'investimento e sovvenzioni di funzionamento per gli aeroporti, nonché la garanzia, nelle ore di punta, di bande orarie (slot) negli hub aeroportuali che consentono di proseguire il viaggio verso destinazioni europee e intercontinentali. Dato che si tratta di condizioni essenziali per la coesione territoriale dell'Unione europea, il CdR ritiene che esse debbano trovare riscontro nella strategia per l'aviazione».

L'obiettivo di questa "mini direttiva" da consegnare al Parlamento Europeo è quella di poter comunque continuare ad erogare fondi pubblici alle società di gestione che poi li girano alle compagnie aeree senza farli ricadere negli aiuti di Stato, pur essendo considerati tali fino ad oggi. E' chiaro l'obiettivo: in presenza di un piano industriale che prevede il pareggio e la sostenibilità gli aiuti vanno erogati anche nel "lungo periodo" proprio con il fine di permettere la piena sostenibilità di ogni società.

Si capisce che tutto questo ha un senso (che deroga la regola generale) se si è sul sentiero tracciato dal piano industriale e, dunque, ci si avvicina poco a poco all'obiettivo finale. Ma che succede se, invece, prevale la stasi o addirittura gli indicatori economici delle società dicono che ci si allontana da quell'obiettivo?

Accolto anche il punto in cui si precisa che – «all'interno di una pianificazione strategica per la gestione delle capacità aeroportuali a livello UE in una situazione di carenza di capacità in taluni grandi aeroporti, considerato che molti altri aeroporti sono sottoutilizzati – è importante garantire un utilizzo efficace delle infrastrutture già realizzate, con evidenti impatti sull'ambiente».

Come dire: abbiamo Pescara facciamolo diventare il "terzo aeroporto di Roma" una storia che pure gira da oltre un decennio.

«Sono soddisfatto del lavoro della Commissione – ha commentato D'Alfonso al termine della seduta – che ha accolto i punti più pregnanti del nostro documento; ora ci attrezziamo adeguatamente per combattere la partita finale che si giocherà a ottobre nell'assemblea plenaria».

La strategia abruzzese è chiara ed è tutta -al momento- volta a garantire "ossigeno"; come poi sarà utilizzato è tutta un'altra storia.

Per quello che si è visto fino ad ora, dal punto di vista della gestione Saga non si sono viste nè differenze con il passato, nè voglia di trasparenza e condivisione, non si sono viste scelte strategiche, nè idee rivoluzionarie che abbiano potuto far gridare alla grande professionalità dell'attuale classe dirigente.

Per ora dal punto di vista gestionale si registrano solo fallimenti ed erogazione continua di soldi pubblici a fronte di nulla. Persino gli stipendi sono a rischio.

Ma da ottobre quando anche l'assemblea plenaria approverà le "eccezioni" abruzzesi le cose saranno di certo più facili.

Poi non ci saranno più scuse e l'incapacità sarà difetto più visibile, scritto nero su bianco sui bilanci.