

Il Governo Renzi grazia di nuovo D'Alfonso: non impugna legge che finanzia ancora Saga. Nonostante molte perplessità tecniche sembra prevalere una logica "politica"

ABRUZZO. Il consiglio dei ministri lampo di oggi ha deciso di non impugnare la Legge Regione Abruzzo numero 19 del 05 luglio scorso "Incentivi alle fusioni dei piccoli comuni, contributo alle spese di funzionamento della SAGA e contributo straordinario alla fondazione CIAPI".

Non è la prima volta che il governo non impugna leggi che in Abruzzo hanno scatenato feroci polemiche. Era già successo per il mutuo da 100 mln di euro e nel precedente finanziamento alla Saga,

Anche sul caso del finanziamento alla Saga le polemiche sono state dure sia sul piano politico che tecnico.

La norma del 5 luglio scorso vuole favorire l'aggregazione tra i Comuni con popolazione residente inferiore a 5.000 abitanti, e lo fa con la concessione di contributi straordinari in aggiunta a quelli statali.

In particolare, la Regione eroga al Comune un contributo - una tantum - di 100mila euro, a titolo di compartecipazione alle spese per la riorganizzazione.

In questa legge -come spesso capita- è stata inserita anche una "norma intrusa" che prevede per la Saga, un finanziamento di altri 4 milioni di euro «per il funzionamento dell'aeroporto».

Una pioggia di soldi che deriva dalle "refluenze", cioè dai residui benefici delle cartolarizzazioni D'Annunzio e Cartesio che in Abruzzo al solo nominarle bisogna fare scongiuri multipli per le sciagure che queste hanno portato (da Sanitopoli in giù...)

In questo caso si tratta di buone notizie perchè la Regione iscrive a bilancio, alla voce entrate, 4,8 mln di euro che dunque può reinvestire in questo modo.

Secondo una norma europea i finanziamenti che le regioni girano alle società di gestione degli aeroporti devono essere notificati alla Commissione europea che li vaglia singolarmente e ne avalla la regolarità o meno.

In passato mai la Regione Abruzzo ha notificato i provvedimenti in Europa e non lo fa nemmeno questa volta.

Ma c'è una ragione precisa: la dirigente del servizio Bilancio, Rosaria Ciancaione, già candidata sindaco del Pd, attesta che il procedimento istruttorio è stato espletato nel rispetto delle normative e dei regolamenti europei, nazionali e regionali. Tutto regolare, aggiungendo sul finire che: «la proposta riguarda materie escluse dalla normativa degli aiuti di Stato».

Poche parole che di fatto permetterebbero l'esclusione della notifica alla Commissione europea facendo saltare un procedimento previsto per legge europea.

E' come se la dirigente regionale si fosse sostituita alla stessa Commissione -che è l'organo supremo a stabilire se un finanziamento ad una società è oppure no un aiuto di stato.

In Abruzzo si fa di più e per risparmiare tempo, di fatto, si dice che per questo caso le norme europea non sono vigenti.

La cosa evidentemente è pienamente regolare se è vero che il governo ha deciso di non impugnare la norma anche perchè è chiara la posizione dell'esecutivo Renzi in materia di aeroporti e compagnie aeree dopo l'accordo stretto con Ryanair ed il varo delle nuove linee guida che avvantaggiano il vettore irlandese.

La direzione politica nazionale è chiara e precisa ed è volta a garantire traffico e rotte anche per i piccoli aeroporti, a tutti i costi e a qualunque costo, anche favorendo un privato e spalmando tasse su chi non vola.

C'è poi l'ulteriore stranezza abruzzese derivante dal fatto che la Saga con i soldi che riceve dalla Regione e che servirebbero per il «funzionamento» in realtà paga debiti e Ryanair, spese che non rientrerebbero nel normale funzionamento.

A questo si aggiunga il più che incerto obiettivo italiano di convincere la Commissione europea a derogare

sugli aiuti di Stato (una eventualità che stravolgerebbe le regole del libero mercato) e una inchiesta della procura di Pescara proprio sui conti della Saga ed i finanziamenti a Ryanair con qualche puntata sui bilanci della società che raccontano anni di passivo ed un improvviso attivo nella nuova gestione Mattosco.

Un attivo però dopato da finanziamenti della Regione a fronte di una produzione (entrate proprie) scarsissime.

E sempre nell'ottica di una sempre più stretta alleanza tra governo nazionale e quello locale si inseriscono le voci sempre più insistenti di una ratifica sempre più imminente della fine del commissariato della sanità. Proprio il Consiglio dei ministri di oggi avrebbe dovuto approvare l'atto ma pare se ne riparli il 13 settembre.

Se così dovesse essere la distanza tra la realtà tecnica e quella politica sarà sempre maggiore così come testimoniano le carte...

COMMISSIONE EUROPEA SANZIONA LA SARDEGNA: FOTOCOPIA ABRUZZESE

Lo scorso 30 luglio la Commissione europea ha deciso che, con gli aiuti pubblici concessi, la Regione Sardegna abbia violato le norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato, conferendo a compagnie aeree selezionate che lavorano negli aeroporti di Cagliari e Olbia un vantaggio sleale che deve ora essere rimborsato. La Commissione ha concluso inoltre che le misure in questione non contengono elementi di aiuti agli aeroporti sardi.

Nel 2010 la Sardegna ha adottato un regime per sviluppare il trasporto aereo e per garantire per tutto l'anno i collegamenti aerei da e per la regione. Tale regime prevedeva finanziamenti agli aeroporti di Cagliari e Olbia, che a loro volta li utilizzavano per fornire compensazioni finanziarie a compagnie aeree selezionate. L'obiettivo di tale compensazione era che queste compagnie aeree aumentassero il traffico aereo verso gli aeroporti sardi e svolgessero le connesse attività di marketing. Il trasferimento dei finanziamenti regionali dagli aeroporti alle compagnie aeree avveniva a condizioni controllate dalle autorità sarde.

Nel gennaio 2013 la Commissione ha avviato un'indagine approfondita per esaminare se il regime questione fosse in linea con le norme europee sugli aiuti di Stato.

Gli interventi pubblici a favore delle società non configurano aiuti di Stato ai sensi delle norme dell'UE quando avvengono a condizioni accettabili per un investitore privato (principio dell'investitore operante in un'economia di mercato). Dall'indagine della Commissione è emerso che nessun investitore privato avrebbe accettato di finanziare un tale incremento di traffico aereo, né le connesse attività di marketing. Il finanziamento pubblico concesso dalla Sardegna configura pertanto un aiuto di Stato ai sensi delle norme UE.

Per quanto riguarda gli aeroporti sardi, la Commissione ha concluso che questi non hanno ricevuto alcun aiuto statale, poiché il finanziamento pubblico è stato interamente trasferito alle compagnie aeree. Gli aeroporti non hanno quindi tratto alcun vantaggio e sono serviti solo come intermediari per il trasferimento degli aiuti ai beneficiari.

Per quanto riguarda gli aiuti alle compagnie aeree selezionate operanti negli aeroporti di Cagliari e Olbia, la Commissione ritiene che esse abbiano ricevuto dagli aeroporti una compensazione finanziaria per l'apertura di nuove rotte o l'ampliamento delle operazioni sulle rotte esistenti verso la Sardegna. Questo ha rappresentato per loro un incentivo finanziario per aumentare il traffico aereo verso l'isola. Le compagnie aeree selezionate hanno inoltre ricevuto dagli aeroporti una compensazione finanziaria per lo svolgimento di operazioni di marketing rientranti nelle loro normali attività. La Commissione ritiene pertanto che gli accordi contengano elementi di aiuti di Stato a favore delle compagnie aeree selezionate che volano da e verso la Sardegna.

Gli aiuti di Stato alle compagnie aeree possono essere giustificati e compatibili purché rispondano a un

obiettivo di interesse generale, come lo sviluppo regionale o l'accessibilità. La Commissione ritiene però che le misure non rispondano ai criteri stabiliti dagli orientamenti del 2005 sugli aiuti di Stato per lo sviluppo degli aeroporti regionali. In particolare, le misure non erano destinate a rendere le rotte redditizie senza finanziamenti pubblici in futuro e non si limitavano ai costi supplementari derivanti dall'apertura di nuove rotte. La Sardegna ha anche omesso di indire procedure di gara per selezionare le compagnie aeree chiamate a effettuare le attività finanziate.

Il finanziamento pubblico non risponde pertanto agli obiettivi di interesse comune nel settore dei trasporti e ha procurato a certe compagnie aeree un vantaggio economico sleale che queste dovranno ora rimborsare. Gli importi precisi da recuperare presso le linee aeree beneficiarie dovranno essere stabiliti dalle autorità italiane nel corso della procedura di recupero.

Contesto

Gli interventi pubblici a favore di società che esercitano attività economiche possono essere considerati come privi di elementi di aiuti di Stato ai sensi delle norme dell'UE qualora vengano effettuati a condizioni che sarebbero accettate da un privato operante a condizioni di mercato ("principio dell'investitore operante in un'economia di mercato"). Se questo principio è rispettato, la misura non conferisce alcun vantaggio alla società e non comporta quindi elementi di aiuto di Stato. Se il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato non è rispettato, la misura configura un aiuto di Stato e la Commissione ne esamina la compatibilità con le norme comuni dell'UE che garantiscono equità di condizioni nel mercato unico europeo.

Gli orientamenti del 2005 sugli aiuti di Stato per lo sviluppo degli aeroporti regionali consentivano agli Stati membri di concedere aiuti di Stato a tali aeroporti a determinate condizioni. Le norme miravano a garantire buoni collegamenti fra le regioni e a rispondere alle esigenze di trasporto dei cittadini europei, creando al tempo stesso parità di condizioni fra gli aeroporti e le compagnie aeree nel mercato unico. Questi orientamenti sono ora stati sostituiti dai nuovi orientamenti del 2014 sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree.

La decisione iniziale di avvio del caso in oggetto riguardava anche l'aeroporto di Alghero. La Commissione ha ora concluso che la fattispecie relativa a tale aeroporto è già stata pienamente affrontata in una decisione adottata dalla Commissione stessa nell'ottobre 2014 su un caso separato. Nella decisione si constata che alcuni accordi conclusi dal dirigente dell'aeroporto di Alghero hanno procurato alle compagnie aeree beneficiarie un indebito vantaggio economico, che occorre rimborsare. Per quanto riguarda l'aeroporto di Alghero non si è resa quindi necessaria nessuna ulteriore azione.

Maggiori informazioni sulla decisione odierna saranno disponibili sul sito web Concorrenza, nel registro pubblico dei casi, con il numero SA.33983, una volta risolte le questioni di riservatezza. Ulteriori informazioni sulla politica della Commissione in materia di aiuti di Stato nel settore del trasporto aereo sono disponibili in questo documento strategico.