

Regione Abruzzo, si scrive il contratto con Ryanair. Intanto l'Alitalia sull'orlo del fallimento anche a causa degli aiuti di Stato alle low cost

ABRUZZO. Ancora qualche mese per avere contezza (si spera) degli accordi che la Regione Abruzzo stipulerà con Ryanair e Mistral. Sempre ammesso che i contratti non rimangano segreti come è vezzo imposto dal vettore e accettato di buon grado dalle amministrazioni pubbliche locali.

Ieri si è svolta a Roma, negli uffici della delegazione della Regione Abruzzo, una riunione con i rappresentanti delle compagnie aeree. Erano presenti la direttrice generale della Regione, Cristina Gerardis, con il direttore generale di Saga s.p.a. Luca Ciarlini, i dirigenti regionali Stefania Valeri e Francesco Di Filippo.

La gara di appalto, quella di cui si è discusso a Palazzo Chigi ad agosto 2016 alla presenza di Ryanair, Saga, Regione, e Governo (Renzi e Delrio), presuppone anche la pubblicizzazione del "brand Abruzzo" e non solo il pagamento a passeggero trasportato. Per cui si stanno limando gli ultimi particolari per far quadrare i conti e rendere sostenibile il servizio sul quale gli operatori sperano molto, molto meno la Regione.

L'obiettivo è far aumentare i passeggeri trasportati sperando che quelli in arrivo siano la maggioranza (cosa che finora non è stata) incrementando l'indotto dell'industria del turismo.

Anche perchè in passato il co-marketing è andato alla grande e per un anno un banner sul sito visitatissimo del vettore è stato fatto pagare anche oltre un milione di euro e nessuno esclude che il servizio che sarà erogato sia esattamente questo.

La riunione romana è rimasta piuttosto nebulosa potendosi (af)fidare solo alle dichiarazioni ufficiali di Gerardis che forse non la pensa come D'Alfonso il quale assicura, almeno a parole, videoregistrazioni per ogni riunione.

«Sono state affrontate», ha spiegato il dg, «tutte le possibili questioni legate alla corretta, fluida ed efficace esecuzione del contratto che sarà firmato nei prossimi giorni con le due compagnie selezionate. L'intento è far partire questa importante campagna di marketing prima della stagione estiva così da favorire sin da subito gli effetti positivi di questa iniziativa».

La direttrice generale esprime «soddisfazione per come si è svolto il lavoro, ritenendolo, nei suoi esiti, uno strumento preziosissimo capace di dare slancio al turismo in Abruzzo ed alla conoscenza delle ricchezze della Regione sia a livello nazionale che europeo».

L'ALITALIA PRONTA A FALLIRE, CHISSA' PERCHE'

In attesa dello «slancio» il mondo si muove e le cose cambiano anche repentinamente. Una cosa che sta accadendo proprio nell'aviazione è il prossimo fallimento dell'Alitalia. Di nuovo. Nonostante la contestatissima privatizzazione, nonostante i partner blasonati e nonostante il fatto che fino a pochi mesi fa si parlasse persino di pareggio di bilancio, da un paio di settimane è riscoppiato il bubbone e la palla è passata nuovamente al Governo che cerca di salvare i dipendenti che rischiano di perdere il lavoro.

Che c'entra tutto questo con Ryanair?

Secondo gli esperti del settore -ma anche buona parte dei sindacati- questa nuova crisi dell'ex compagnia di bandiera sarebbe generata oltre che da cause endogene (soliti sprechi da Guinness, gestioni irrazionali, costi triplicati rispetto alla concorrenza e altre scelte commerciali sulle quali bisognerebbe indagare a fondo) anche da cause esogene, cioè i guasti che il mercato libero offre oggi, grazie agli aiuti di Stato.

Si calcola che sono circa 100mln l'anno i fondi pubblici finiti proprio al maggiore operatore delle low cost, Ryanair, che è stata la prima e la più brava a stringere rapporti solidi e segreti con le amministrazioni pubbliche locali, le quali facendosi la guerra tra di loro per accaparrarsi voli, hanno accresciuto il potere contrattuale degli irlandesi.

Sono piovuti così milioni di euro che hanno permesso l'ascesa del vettore ma in maniera irregolare, dice la Commissione europea che infatti nel 2014 ha cambiato le regole.

Il pasticcio, però, non solo era già fatto ed il mercato turbato, ma dal 2014 non è cambiato molto perchè comunque gli aiuti vengono erogati e non sempre seguendo scrupolosamente le regole imposte da Bruxelles.

Nel 2008 la trasmissione Report ha mostrato un documento preso dal sito di Aeroporti di Roma in cui si evidenziava un contributo di 5,30 euro a passeggero pagato dall'aeroporto di Ciampino alle low cost. Considerando una media di 4 milioni di passeggeri/anno, parliamo di più di 20 milioni di euro annui versati solo da questo scalo.

Altre cifre emerse più di recente parlano di 4milioni/anno per Trapani per un importo di ben 24 euro a passeggero, 7milioni/anno per gli aeroporti pugliesi di Bari e Brindisi, 4 milioni/anno per Alghero, 11 milioni/anno a Pisa, fino ai 20 milioni/anno per Bergamo, dove Ryanair ha una base importante.

In Abruzzo si è pagato tra i 7 ed i 10 euro a passeggero; la disparità di trattamento tra Ryanair e Alitalia è stata lampante e persino in un contesto così piccolo (su tratte praticamente simili gli irlandesi prendevano incentivi e l'Alitalia no) sono state evidenti le conseguenze dell'inquinamento del mercato.

Concludendo lo Stato prima crede di salvare la compagnia pubblica privatizzandola e svendendola, poi continua ad affossarla avallando aiuti di Stato ai concorrenti contestati dall'Europa: questo ha determinato la marginalità dell'Alitalia che ora ha bisogno di altri soldi per essere risanata.

Soldi pubblici?

Non si potrebbe ma si troverà comunque il modo.