

Cento milioni all'anno a Ryanair

Gli incentivi degli aeroporti italiani

 [www.corriere.it/economia/17_marzo_18/cento-milioni-all-anno-ryanair-incentivi-aeroporti-italiani-1d70c6e2-0bb6-](http://www.corriere.it/economia/17_marzo_18/cento-milioni-all-anno-ryanair-incentivi-aeroporti-italiani-1d70c6e2-0bb6-11e7-a9ee-e937d2fc7af8.shtml)

11e7-a9ee-e937d2fc7af8.shtml
di Fabio

Savelli

Cinque milioni di euro all'anno. A Ryanair. All'aeroporto di Trapani. La compagnia irlandese però è irritata dal comportamento dell'Airgest, la società di gestione dello scalo Vincenzo Florio. Perché è in ritardo con i pagamenti. È entrato con una quota di minoranza l'investitore argentino Eduardo Eurnekian, ma il controllo è in capo (con il 57%) alla regione Sicilia. Sette milioni di euro all'anno (per cinque anni) negli scali di Bari e Brindisi controllati dalla regione Puglia. Non solo a Ryanair, ma anche ad Easyjet. Numeri che provocarono anche l'apertura di un'inchiesta da parte della procura di Bari, poi archiviata.

Tre milioni di euro all'anno, questi sì tutti al vettore fondato da Micheal O'Leary, dall'aeroporto di Ancona Falconara. Corrisposti dal gestore Aerdorica, controllato dalla regione Marche. A Bergamo i soldi sono molti, molti di più. Trenta milioni di euro all'anno. La parte del leone, anche qui, la fa Ryanair che ha individuato nell'aeroporto di Orio al Serio un hub talmente importante da aver realizzato anche un centro di addestramento per i piloti. Qui l'azionariato di Sacbo, il gestore aeroportuale, è più composito con una formula ibrida pubblico/privato. Soldi ben spesi visto lo straordinario ritorno di passeggeri che ha convertito Bergamo nel quarto aeroporto del Paese.

A Verona qualche anno fa ci fu un cortocircuito. Il gestore dell'aeroporto fece talmente male i conti che nel 2013 dichiarò 26 milioni di euro di perdite. Verona garantiva a Ryanair e alle altre lowcost 24 euro a passeggero. La regione Veneto, azionista dello scalo scaligero, andò su tutte le furie. Ryanair per qualche anno sospese i voli su quella tratta perché erano finiti gli incentivi. Per tornarci ora. A Rimini il sostegno alle compagnie a basso costo, tra cui anche Windjet, era di 12 milioni di euro all'anno. Almeno fino a quando Aerdorica, gestore dello scalo, andò in concordato preventivo perché non bastavano più i soldi della collettività.

Su questi numeri aleggia una nebbia fitta. Nonostante un regolamento comunitario in materia di aiuti di Stato prescriva la massima trasparenza, con la pubblicazione a cadenza semestrale sui siti degli aeroporti, delle procedure selettive per godere degli incentivi. Obbligo disatteso, se è necessario fare lo slalom tra report ormai datati e bilanci poco chiari se non si è presenza di una società quotata. Rileva l'economista dei trasporti Andrea Giuricin che l'attenzione andrebbe posta soltanto sugli aeroporti pubblici che perdono soldi. Come quello di Alghero, in cui è entrato con una quota il fondo infrastrutturale F2i. Perché, va segnalato, gli aeroporti possono incentivare le compagnie ad aprire nuove rotte soltanto per un massimo di tre anni. Per ravvivare il turismo. Al termine del periodo di startup, possono subentrare gli accordi di comarketing stipulati tra le regioni e le compagnie lowcost.

L'accusa ricorrente è che sia una forma mascherata di aiuto di Stato Ryanair in realtà ha

sempre vinto tutte le cause, in Italia. Inusuale invece è la posizione dell'Italia sul monitoraggio degli scali. Dovrebbe vagliarli l'authority dei Trasporti. Invece i cinque scali maggiori, quelli milanesi riconducibili a Sea, i due della Capitale gestiti da Adr e il Marco Polo di Venezia, sono sotto la regia Enac alle dipendenze del ministero dei Trasporti. L'Italia è stata messa in mora da Bruxelles.