

Aeroporto: o i privati o la fine. Il presidente della Saga Laureti spinge sulla cessione delle quote

PESCARA I soldi della Regione per l'aeroporto d'Abruzzo sono «fuorilegge» e comunque sono anche insufficienti. Urge, a questo punto, accelerare sulla privatizzazione della Società di gestione che invece è ancora a stragrande maggioranza pubblica. Un'accelerazione richiesta dallo stesso presidente della Saga Lucio Laureti, dopo che per anni il numero uno regionale della Cna Italo Lupo ha sottolineato l'importanza di un'apertura più consistente ai privati affinché l'aeroporto cammini sulle proprie gambe. Attualmente, la Regione detiene il 45% delle quote, le Camere di Commercio il 33%, il Comune di Pescara il 10% e solo una piccola parte è appannaggio dei privati. Con la doppia bocciatura del Piano marketing 2012 e 2013, la Saga si è vista costretta a «restituire» il primo finanziamento regionale da 5,5 milioni di euro e congelare le risorse del 2013. La Regione, trovatasi a mal partito, ha dovuto ricapitalizzare il 10 marzo, ma oggi chiede il conto ai soci, ciascuno per la propria quota parte. Uno di questi, ad esempio il Comune di Pescara, dovrà versare 570mila euro con grave nocimento per le sue casse già esangui. Renato Ranieri (Liberale per Pescara) segnala che «sulla Saga incombe un rischio di continuazione dell'attività, parliamo pure di paralisi del traffico aereo, se non si porranno degli interventi correttivi sostanziali e non solo formali, attuati tramite aggiustamenti di bilancio». Nella relazione sulla gestione 2012, gli amministratori affermano che l'obiettivo di equilibrio economico e finanziario, visti i costi aziendali, è perseguibile solo tramite l'intervento dei contributi regionali. Sono ritenuti ammissibili solo gli aiuti per sostenere i costi delle infrastrutture e delle attrezzature aeroportuali, gli aiuti al funzionamento dell'aeroporto relativamente ai costi per servizi (personale, rifiuti, energia, manutenzioni, affitti, costi amministrativi), e sono tassativamente esclusi gli aiuti per costi di capitale, di sostegno alla commercializzazione o altri incentivi concessi alle compagnie aeree dal gestore aeroportuale. «Invece la Saga - rivela Ranieri - ha imputato nel proprio bilancio i contributi regionali alla voce ricavi per 5,7 milioni nel 2012 a copertura dei costi di pubblicità e promozione sostenuti pari a 5,6 milioni, tra i quali si ipotizza che trattasi di incentivi a Ryanair. La redditività della società, quindi, al netto dei contributi regionali, è negativa. Non a caso, i ricavi complessivi sono stati pari a circa 11,8 milioni compresi i contributi, risultati non sufficienti a coprire tutti i costi e, senza l'iscrizione tra i ricavi di un contributo conto impianti, avremmo avuto una perdita di 400mila euro circa. Era chiaro ed evidente che avremmo avuto nel 2013 una perdita consistente, si sapeva ma nessuno è intervenuto». Se il pubblico non può reggere più la concorrenza, allora largo ai privati? «Certo, ma a tal fine - conclude il consigliere dei Liberali - occorre un piano industriale credibile nel quale dovrà essere rivisto completamente il modello da sviluppare con un aumento di capitale riservato ai soci attuali o potenziali nuovi soci privati. Serve, inoltre, un Piano finanziario di riequilibrio delle fonti di finanziamento, attualmente sbilanciato con un indebitamento di 4,5 volte i mezzi propri».