

Saga: l'insidia dei debiti ed i crediti non riscossi in attesa dei nuovi voli

ABRUZZO. L'attesa per l'ok dell'Alitalia-Etihad ai tre collegamenti giornalieri Pescara-Roma Fiumicino, ma anche una rata mensile Equitalia da 53 mila per tasse e contributi milionari non pagati.

Per la Saga, la società di gestione dell'aeroporto d'Abruzzo, sono queste solo le spine più recenti.

Ma preoccupano anche ben altri debiti accumulati negli anni in una forbice che registra costi crescenti, moltissimi crediti – anche piccoli – non riscossi e difficoltà oggettive a far aumentare il numero dei passeggeri.

E' questa la "mission impossibile" del nuovo CdA Saga chiamato da Luciano D'Alfonso a sbrogliare il nodo – ed i conti - dell'aeroporto tra ipotesi di gestione solo pubblica, di privatizzazione secca o di società mista pubblico-privato.

In realtà l'ipotesi di collegamento all'Hub di Roma Fiumicino va vista nell'ottica di un aumento del bacino di utenza dell'aeroporto, che in questo modo non sarà limitato solo all'area metropolitana Chieti-Pescara, e nella prospettiva del risanamento dei conti che potrà avvenire solo accrescendo il numero dei transiti e recuperando i crediti che le gestioni precedenti hanno fatto ammuffire.

Infatti se il collegamento con Roma produrrà benefici nel lungo periodo, il recupero crediti potrebbe far respirare da subito le casse della Saga. Come ben noto infatti la società che gestisce l'aeroporto non potrà più fare affidamento sui contributi regionali camuffati sotto la voce "Piano Marketing" e più volte bocciati dalla Corte Costituzionale e dall'Europa che vieta questo tipo di aiuti: ora bisogna camminare con le proprie gambe, cioè con i propri soldi.

CREDITI NON RISCOSSI E FINANZIAMENTI REGIONALI VIETATI

Facile a dirsi, meno facile ad attuarsi, visto che è lunghissimo l'elenco delle somme non riscosse e che appesantiscono il bilancio. Anche perché, come è capitato per Equitalia, la nuova Saga deve far fronte ad anni ed anni di mancati versamenti all'Inps e quindi alla rateizzazione del debito concessa da Equitalia.

Sembra che i 6 euro che Ryanair retrocede alla Saga sui biglietti incassati comprendono 3 euro a passeggero che andavano versati all'Istituto di previdenza per finanziare la cassa integrazione dei piloti Alitalia.

Versamento che non sarebbe avvenuto e che una volta rilevato è stato segnalato dall'ex presidente Lucio Laureti, con l'attivazione del conseguente recupero.

Ma questa è solo una delle tegole a cui deve far fronte il nuovo CdA, anche attraverso il recupero dei crediti non riscossi che ammonterebbero a 12 mln da parte dei clienti e a 6,5 mln per altri crediti di varia natura. Ci sono poi in atto grossi contenziosi, la cui soluzione non sarà facile. Quello che sorprende è però il contenuto del lungo elenco di somme da riscuotere: si va da importi piccoli (30-40 euro) a centinaia di migliaia di euro (da Air One, cioè Alitalia, alla stessa Ryanair che però compensa debiti e crediti, alla Itali Airlines, ad alcune società aeree private e ad alcuni fornitori), non tutti però facilmente riscuotibili. Insomma il problema più impellente oggi è la liquidità di cassa.

SAGA ED ARPA, STESSO PASSATO E STESSO FUTURO

Perché in uno strano e casuale parallelismo, si ripresenta alla Saga lo stesso problema di altre società regionali (vedi l'Arpa) che negli anni sono entrate in crisi per una gestione che ne ha impoverito ed appesantito i bilanci tanto da renderle appetibili al mercato dei capitali privati. Ed il tentativo della Regione oggi sembra quello di evitare la vendita dell'Arpa (con la società unica "Tua") e della stessa Saga, da sola o in partnership con i privati. Insomma uno scenario che sembra la riedizione dei "cavalieri bianchi" che a

suo tempo hanno “salvato” l’Alitalia, cercando di evitare tutto il seguito.

Succederà anche alla Saga, con il presidente Nicola Mattoscio nuovo Tom Cruise di questo remake?

Da quello che appare, è in atto un tentativo per fronteggiare questa crisi dei bilanci delle società pubbliche e per dare a queste società un altro futuro, attingendo a piene mani dall’università (Luciano D’Amico all’Arpa e Nicola Mattoscio alla Saga provengono dalla d’Annunzio) e dalla società civile più attrezzata.

Resta da vedere se è davvero una “mission impossibile”.

