

Saga: nel Piano industriale più transiti e più capitali freschi
Strada obbligata: conti in regola e rilancio dell'aeroporto

ABRUZZO. Un triennio per raggiungere l'equilibrio finanziario e tre mesi per presentare il Piano industriale con tutte le iniziative per il rilancio dell'aeroporto d'Abruzzo.

E' questo in sintesi il Piano industriale Saga che nel bilancio ipotizza più "attivo" e meno "passivo" con l'aumento dei passeggeri e la diminuzione di tutte le agevolazioni ora presenti, dal blocco dello sconto sull'handling (il costo dell'atterraggio) per alcune compagnie aeree all'incremento degli introiti per le attività commerciali in aeroporto.

Il documento che programma il salvataggio della Saga non dovrebbe essere secretato come l'interrogatorio di qualche pentito.

Ma di fatto nessun esponente del CdA appena nominato accetta di parlarne, come nessuno vuole entrare nel merito del recupero dei milioni di crediti lasciati marcire. Ad esempio sembrerebbero morose alcune attività commerciali presenti in aeroporto e del tutto persi i debiti di alcune società aeree intanto fallite.

Pretesto ufficiale del segreto è che la conoscenza del collegamento Pescara-Fiumicino e del Piano industriale potrebbero disturbare Alitalia-Etihad e Ryanair. Ma si tratta di un segreto pretestuoso, visto che il nuovo collegamento per Roma o le nuove tariffe sull'Handling e sui passeggeri (la tassa aeroportuale passerebbe ad 8-10 euro) sono previste nel Piano nazionale aeroporti che prevede l'incremento dei transiti ed assegna tre anni per arrivare all'indipendenza economica di ogni Società di gestione, anche nella forma della tendenza al miglioramento dei conti. Infatti questo Piano esiste almeno dalla gestione Laureti ed è stato via via aggiornato con le continue novità legislative (e non poteva essere diversamente).

Il documento - che PrimaDaNoi.it ha potuto leggere - è stato preparato dalla società di consulenza T Consulting (come rivela il sito della Saga) al costo di 29 mila euro per 5 settimane da aprile a giugno 2014.

Ma non è un copia ed incolla, come qualche critico vorrebbe far intendere: è invece l'adattamento su misura dell'aeroporto di Pescara alla realtà del Piano nazionale degli aeroporti licenziato dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati e poi recepito dal decreto "Sblocca Italia" e dalla Legge di stabilità 2015.

La recente classificazione degli aeroporti individua 11 scali strategici e 26 di interesse nazionale. In questo elenco, il bacino di utenza del Centro Italia prevede Roma Fiumicino come aeroporto strategico, e Roma Ciampino, Perugia e Pescara, come aeroporti di interesse nazionale, che potranno conservare questo ruolo a due precise condizioni: il risanamento dei conti e la vocazioni specifica (traffico commerciale, city airport ecc.). Questo significa che Saga sopravvive solo se incrementa direttamente gli incassi attraverso l'aumento dei transiti e la cancellazione degli sconti e dei contributi. Ma non significa che scompariranno del tutto i finanziamenti regionali vietati dall'Europa in quanto aiuti di Stato. Il Piano industriale Saga, così come il Piano nazionale aeroporti, prevedono infatti che ci possano essere incentivi, ma solo attraverso "procedure trasparenti per la scelta del vettore a cui erogarli" (Legge "Destinazione Italia") attraverso il controllo dell'Enac e dell'Autorità di regolazione dei trasporti (anche se in Parlamento è stato soppresso ogni riferimento alla concorrenza).

Il tutto nel rispetto dei nuovi orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti ed alle compagnie aeree, pubblicati nella Gazzetta ufficiale della Ue del 4 aprile dello scorso anno.

E così mentre all'aeroporto di Pescara ci si nasconde dietro piccoli segreti, si perde di vista la strategia del Piano nazionale aeroporti e cioè la creazione di una visione di sistema per superare la conflittualità tra aeroporti vicini, favorendone la crescita, l'integrazione e la specializzazione.

Ma si perde di vista che ci sono tre mesi per presentare il Piano industriale e che il progetto di riequilibrio

finanziario va iniziato subito. E che il colpo d'ala per salvare la Saga potrebbe venire solo con due novità: una su tempi lunghi (l'arrivo di Alitalia con l'aumento dei passeggeri), l'altra in tempi brevi con l'ingresso di capitali freschi, se la Regione sarà impossibilitata ad erogare subito aiuti economici nella forma già bocciata.

Tertium non datur ed il tempo stringe.

