

La Ryanair dice addio a Pescara «Niente soldi, niente voli». Contributi regionali dimezzati, parte la trattativa per far rimanere almeno due rotte nel prossimo inverno e salvare una parte dei posti di lavoro. Il motivo ufficiale? Il caro tasse, addio anche a Crotone e Alghero

«Le regole del gioco sono cambiate e i giocatori adesso devono adeguarsi alle nuove regole. Noi auspichiamo che Ryanair resti nostro partner, per far sì che questo avvenga ci sono otto mesi di tempo». Nicola Mattoscio, presidente della Saga – la società regionale che gestisce l'aeroporto d'Abruzzo – non si sbilancia sulla trattativa con la società aerea low cost irlandese dopo che quest'ultima ha annunciato la chiusura dal 27 ottobre della base di Pescara (aperta dal 2009) ed il taglio di cinque delle sette (comprese le due estive) rotte europee (vedi tabella accanto). Secondo Ryanair ciò comporterà la perdita di 250mila clienti e di 188 posti di lavoro. «Non è un fulmine a ciel sereno: il cambiamento della logica nella strategia della compagnia è noto da tempo. Nella peggiore delle ipotesi continuano ad esistere due voli», riprende Mattoscio. E' probabile che questi voli siano quelli più gettonati per Bergamo e Londra (o Bruxelles-Charleroi), ma aldilà di questo interessa sapere quanti margini di trattativa può avere l'Abruzzo con Mr O'Leary, il patron e fondatore della società low cost che pure solo due anni fa disse che avrebbe raddoppiato i voli su Pescara. «I tempi sono cambiati», torna a ripetere il presidente Saga, «ci sono precise norme europee che impediscono gli aiuti di Stato, sono vincolanti e devono essere osservate per cui finalmente esiste la "par condicio" anche nei cieli». Il riferimento è ai contributi che la Regione (azionista di riferimento di Saga), così come altri Enti pubblici di altri scali nazionali, ha versato a Ryanair in questi anni affinché portasse qui i voli: un contratto che scade a giugno e che prevede anche incentivi dai 5 a 8 euro a passeggero trasportato nel caso in cui il traffico superasse la soglia dei 500mila passaggi (l'aeroporto d'Abruzzo ha di recente raggiunto il record dei 607mila passeggeri annui). A causa di queste e altre operazioni, oltre che alla gestione onerosa dei servizi, Saga ha in questi anni chiuso i bilanci in rosso costringendo gli azionisti a ricapitalizzare il capitale sociale. La giunta D'Alfonso ha ad esempio dovuto attingere per ben tre volte al proprio bilancio per salvare Saga: la prima volta con 7 milioni di euro, la seconda con 6 milioni e la terza con 5. «Una cosa deve essere chiara: la Regione ha un disavanzo di 538 milioni da colmare e la Saga perde annualmente circa 6 milioni. Dunque è necessaria una svolta», commenta il direttore generale Cristina Gerardis. E la "svolta" è inserita nel piano industriale di Saga proiettato al 2018 e "timbrato" dal governo, il cui primo passo è la sostenibilità economica. «La contribuzione da parte delle casse regionali deve essere sostenibile», spiega come prima cosa Camillo D'Alessandro, consigliere regionale pd con delega ai Trasporti. Sì ai contributi, ma dimezzati e compatibili con la filosofia di mercato dei ricavi superiori ai costi. Dunque dai 5 milioni si passerà a 2,5: è da qui che parte la nuova trattativa con Ryanair. «Abbiamo loro dimostrato che qualcosa si può fare», anticipa Mattoscio. Già, ma quante rotte? E i posti di lavoro? «La nostra idea chiara è quella di collegare l'Abruzzo ai principali aeroporti hub da cui poi si può raggiungere qualsiasi destinazione, conservando allo stesso tempo la possibilità di voli diretti», conclude D'Alessandro. Il piano B porta a qualche altra società aerea che ha nel frattempo risposto all'avviso di interesse di nuove rotte e pubblicato da Saga. Il budget è sempre quello da 2,5 milioni, e la scadenza è fine febbraio.

Il motivo ufficiale? Il caro tasse, addio anche a Crotone e Alghero

Sui motivi che hanno indotto Ryanair ad annunciare il taglio di Pescara c'è stato un piccolo "giallo". La società aerea ha nella sua nota fatto riferimento all'aumento di generiche addizionali comunali. Quali addizionali? Al Comune di Pescara non sono mai pervenute tanto che il sindaco Marco Alessandrini le ha smentite. «L'auspicio è che la questione venga risolta fra i soggetti competenti per il bene della città e del

suo aeroporto», ha detto spiegando che le addizionali sono quelle sui diritti di imbarco dei passeggeri, previste da oltre dieci anni e di recente aumentate da 6,5 a 9 euro per passeggero. Di tasse governative aveva d'altra parte nel frattempo parlato il manager Ryanair che a Roma annunciava i tagli oltre che di Pescara, delle basi di Alghero e Crotone e l'aumento dei voli a Fiumicino e Bergamo. Con un risparmio di 418milioni di euro grazie al calo del prezzo del petrolio.

