

Mistral Air: chi salverà la salvatrice dell'aeroporto d'Abruzzo? Vinto bando da 1,6 milioni di euro per il "brand Abruzzo" ma tira una brutta aria

ABRUZZO. La compagnia aerea che dovrebbe risollevarle le sorti dello scalo abruzzese riuscirà nella titanica impresa?

Difficile dirlo adesso, a pochi mesi dalla vittoria del bando per il marketing turistico che dovrà portare risultati entro il 2022. A guardare i numeri attuali, però, sembra che la prima ad averne bisogno di una mano sia proprio la Mistral stessa.

La compagnia aerea è stata fondata da Bud Spencer e dal 2005 è in mano a Poste Italiane (azionista unico) con il sogno di gestire il boom del trasporto di pacchi via aerea. Intento fallito, perché come registra la stessa società oggi, si sono registrate «diminuzione delle spedizioni postali».

Si è, dunque, cercato di riconvertire sul settore turistico ma la compagnia non se la passa troppo bene e a certificarlo, appena 10 giorni fa, è stata pure la Corte dei Conti, sezione controllo sugli enti chiamata a verificare la gestione finanziaria di Poste Italiane Spa.

Solo qualche mese fa, in autunno, tutti i principali quotidiani nazionali davano la Mistral Air come una compagnia in procinto di chiudere e trasmettere le attività di trasporto merci, posta e passeggeri cedendole a compagnie dell'Est Europa.

E proprio ieri l'Anp, Associazione Nazionale Piloti, ha rigettato gli accordi con cui si è avviata e conclusa la procedura di licenziamento dei piloti Mistral Air annunciando un pacchetto di 72 ore di sciopero.

«Abbiamo già avviato un ricorso legale per impugnare licenziamenti e contratti, inoltre l'associazione nutre forte preoccupazione – ha spiegato Marco Veneziani – per lo stato d'animo in cui operano i piloti della compagnia di Poste Italiane, a tal fine siamo intervenuti con l'Enac per assicurare un sereno proseguo delle operazioni di volo della Mistral Air».

8 AEREI

La compagnia aerea ha al momento una flotta commerciale di 8 aeromobili: 2 Atr cargo, 4 Atr passeggeri, 1 Boeing cargo-passeggeri e 1 Boeing passeggeri. Nella stagione estiva ha a disposizione altri aeromobili in affitto.

Con l'Abruzzo si è impegnata a coprire fino al 2022, i collegamenti tra Pescara e Cagliari (periodi marzo-ottobre e giugno-settembre), Pescara e Catania (marzo-ottobre) Pescara e Palermo (giugno-ottobre) ai quali aggiungere la rotta stagionale con Olbia (giugno- settembre).

Per tutte queste rotte la Mistral Air prevede di movimentare quasi 194 mila passeggeri dall'aprile 2017 alla primavera del 2022 (quasi 40 mila passeggeri l'anno).

Ce la farà?

Lo dovrà fare, come messo nero su bianco nel contratto dopo la vittoria del bando di promozione e comunicazione del brand Abruzzo da 400 mila euro l'anno per cinque anni.

Oltre ai voli la compagnia dovrà dedicarsi a tutta una serie di attività di marketing per spingere l'Abruzzo.

Si è pensato di stampare il logo della Regione Abruzzo sui telini poggiatesta dei sedili (quanti e per quanto tempo non si sa) e mettere adesivi sulle cappelliere (quanti e per quanto tempo?).

Altra idea: possibilità di distribuire in volo ai passeggeri «in periodi da concordare, anche due-tre volte l'anno» campioni di snack, dolci o salati, prodotti in Abruzzo.

C'è anche la possibilità di personalizzare la livrea degli aerei sugli aerei impiegati sulle direttrici da e per Pescara con adesivi reclamizzanti la Regione Abruzzo.

Tutta da definire sembra anche la possibilità di sviluppo di convenzioni (trattamenti tariffari di maggior favore) destinate ad enti pubblici e associazioni di categorie industriali locali o la promozione «due-tre volte l'anno».

E ancora una massiccia campagna, tramite il servizio intranet di Poste Italiane, per pubblicizzare a tutti i dipendenti del gruppo Poste (140 mila unità) la rotta abruzzese.

L'INCARICO RIFIUTATO

Ma non sono mancati altri problemi.



Come la rinuncia alla nomina di Direttore dell'esecuzione del contratto da parte di Aldo Saraceni che il 29 agosto, con una stringatissima comunicazione inviata tra gli altri anche al vice presidente con delega al Turismo Giovanni Lolli, si è tirato indietro.

Ha detto no grazie, aggiungendo, più o meno: «Non voglio alimentare polemiche e per questo mi astengo dallo spiegare i motivi della mia decisione irrevocabile».

Saraceni, sempre con la stessa missiva, ha fatto capire chiaramente che il problema non è la Mistral Air e infatti si è tirato fuori pure da un eventuale incarico identico con Ryanair.

Sarebbero interessanti capire i motivi.

L'incarico di Saraceni (chissà se poi affidato ad altri) doveva consistere nel controllare la corretta esecuzione del contratto di marketing.

LA RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

Ma chissà se in Regione Abruzzo qualcuno, dopo le ferie di capodanno, ha letto la relazione della Corte dei Conti in cui si certifica che l'esercizio 2016 ha chiuso con una perdita di 2,8 ml, dopo un pur lieve attivo (0,4 ml) della gestione 2015. Pesante calo il fatturato riveniente dall'attività charter, che totalizza

55,3 ml, a fronte degli 80,4 ml dell'esercizio precedente (-31,3 per cento).

Per far fronte a situazioni di insolvibilità di posizioni creditorie, vantate nei confronti di operatori terzi del settore, sono stati disposti accantonamenti prudenziali al fondo svalutazione crediti, che, al 31 dicembre 2016, si sono attestati a circa 13,7 ml.

E nel 2017 è andata ancora peggio, solo nei primi sei mesi il rosso ha toccato quota 5,4 milioni.

Di certo non una novità se si considera che il 2010 si era chiuso con un margine negativo di 1,5 milioni, nel 2011 la perdita era stata di 2,1 milioni, 2012 con perdite di quasi 9 milioni.

Sempre nella relazione dei giudici contabili si segnala che il Cda della Mistral ha deliberato, nell'aprile 2016, un'azione di responsabilità nei confronti dell'ex amministratore delegato, Riccardo Sciolti, per la condotta tenuta nel periodo tra il 2011 e il 2013, nella gestione relativa a contratti di noleggio di aeromobili con la società "Travel Fly". «Anche per effetto di quel comportamento la Mistral ha accumulato una perdita di circa 12,7 milioni, corrispondente al credito vantato nei confronti della Travel Fly. Il recupero di tale credito appare remoto data l'incapienza della società debitrice, dichiarata fallita».

Insomma i conti li dovrà ripianare Poste Italiane spa.

E una domanda sorge spontanea: a questo punto chi salverà la salvatrice?

