

## **Aeroporto Abruzzo: passeggeri -24,5%: mai così male. Ed ora che si fa?**

L'INCHIESTA. ABRUZZO. A che serve un aeroporto? A far volare i passeggeri, si dirà. La risposta potrebbe essere sbagliata. Anche la Saga, come tutte le società partecipate, anche dalla Regione e politicizzata, implica che spesso a prendere decisioni siano persone che di aviazione, aeronautica e marketing forse fanno poco.

Ma queste scelte hanno un alto costo e delle ricadute ben precise sulla Regione che versa moltissimi milioni alla Saga e indirettamente anche alle compagnie di volo. Che ci guadagna l'Abruzzo?

È stato per esempio avviato uno studio dettagliato per verificare la gestione della Saga negli scorsi anni? Si è fatto uno studio su costi e benefici?

Proviamo allora a pungolare il presidente Chiodi&Co con qualche spunto.

### **TEMPO DI SPOIL SYSTEM**

È tempo di spoil system ed anche la vecchia gestione Saga, quella voluta dal centrosinistra di Del Turco e Paolini, vice, potrebbe saltare. Ricordare i nomi può essere facile per capire anche i metodi di scelta.

Il presidente Saga è Vittorio Di Carlo, il direttore generale è Gianfranco Stromei, il vice Marco Bruno, sotto quest'ultimo vi sono i reali bracci operativi della società che gestisce l'aeroporto di Pescara, cioè le persone che fanno e che prendono le decisioni. Mentre i primi rivestono più il ruolo di "frontman" e di comunicatori con i media.

Nel consiglio di amministrazione invece tutti nomi "sconosciuti":

Presidente : Vittorio Di Carlo e poi i consiglieri, Ugo Di Silvestre (avvocato), Luciano Di Nicola, Ezio Ardizzi (Camera di commercio), Dino Di Vincenzo (Imprenditore), Dario Mancini (banca Caripe), Camillo D'Angelo (ex vicesindaco ha preso il posto di Luciano D'Alfonso).

Si capisce la caratura del consiglio di amministrazione fatto dai "potenti" della zona e da nomi che ricorrono spesso sui giornali e che contano nel mondo dell'economia. Chissà quanti di loro però hanno una cultura specifica che permetta loro di valutare le scelte che devono approvare o sono lì solo alzare la mano acriticamente.

Poiché Chiodi continua a parlare di meritocrazia (anche se finora alle parole non sono seguiti i fatti) sarebbe il caso di dare un bell'esempio partendo dalla Saga anche perché i numeri parlano chiaro ed urlano una sola verità: fallimento.

### **I DATI: AEROPORTO DI PESCARA IN PICCHIATA**

I dati sul traffico di passeggeri e merci appena pubblicati da Assoaeroporti, l'organismo di Confindustria del settore, parlano di un calo del 24,5% dei passeggeri a giugno 2009 e di -4,6% delle merci. Un dato che da alcuni mesi continua ad essere negativo per lo scalo pescarese.

Su base semestrale il 2009 sarà ricordato probabilmente (se le cose non cambiano in maniera repentina nei prossimi mesi) come un anno nefasto poiché dopo tre annate il segno torna pesantemente negativo.

Infatti, nei primi sei mesi il calo dei passeggeri è del 24,9% mentre quello delle merci del 14,8%.

Nel 2008 era andata meglio: la movimentazione dei passeggeri aveva un segno positivo (8,5%), negative invece le merci (-7,9%).

Nel 2007 i passeggeri erano al 9% e le merci erano appena sotto la soglia dello 0 (-0,4%).

Nel 2006 i passeggeri erano a -2,8% ma la movimentazione merci dava una bella boccata d'ossigeno con 17,4%.

Si nota come dal segno meno del 2006 si passa ad un modesto segno positivo tra il 2007 e 2008 per poi calare a picco nel 2009.

Questi i numeri.

Sarebbe interessante un commento della Saga che da sempre si abbandona a facili trionfalismi.

Gianfranco Stromei e Vittorio Di Carlo solo pochi giorni fa dalle pagine de Il Centro parlavano di «livello dei servizi dello scalo mai sceso sotto il livello dell'eccellenza».

Ed in quel caso rispondevano ai disagi piccoli e grandi ai quali sono sottoposti i viaggiatori.

Sarebbe poi interessante sapere che fine abbia fatto il volo per New York (con scalo a Bologna) che qualcuno -lo si ricorderà- aveva fatto decollare nei suoi sogni con roboanti proclami pre elettorali e scomparso risucchiato nel triangolo delle Bermuda della politica locale.

## GLI ULTIMI DATI: RYANAIR VOLA PIENO FLYONAIR NO

Cali di traffico generalizzati in tutti gli aeroporti si dirà. Vero. E' la crisi economica globale, si aggiungerà. Vero.

Sta di fatto però che alcune compagnie non conoscono crisi ed aumentano utili e passeggeri sempre. Perché?

Essendo l'aeroporto di Pescara un aeroporto dove vi operano poche compagnie con pochi voli al giorno è facile ricondurre il calo dei passeggeri nazionali alla cancellazione del collegamento lowcost della compagnia VolareWeb (cancellato a luglio 2008) e il calo dei passeggeri internazionali dovuto alle diminuzioni di frequenze dei voli Ryanair per Francoforte a Londra passati da 7 a 4 (da aprile a luglio). Riduzioni pianificate già a novembre 2008 (dunque ben prima del terremoto).

Perché poi la Saga ha impiegato molti mesi per sopperire alla mancanza di un volo importante come il Pescara-Milano poi affidato a Ryanair?

I voli Ryanair, per esempio, in arrivo a Pescara da Londra, Francoforte, Olanda sono tutti pieni, spesso non si trova un posto libero da Francoforte a Pescara fino a fine luglio.

I voli in arrivo a Pescara effettuati dalla compagnia FlyOnair invece sembrano piuttosto vuoti.

Su questo che è uno dei forum maggiormente quotati si trovano alcuni dati non ufficiali dei passeggeri di Flyonair, dati approssimativi, ma calcolati dagli addetti ai lavori ed in attesa di essere smentiti li diamo per buoni.

Per fare un esempio la compagnia ha trasportato a maggio 2009 la media di 33 passeggeri a volo da/per Berlino (l'aereo che opera questa tratta è un Airbus319 da 150 posti circa). Vuoto.

Ryanair da/per Francoforte ha trasportato la media di 159 passeggeri (l'aereo che opera questa tratta è un Boeing738 da 189posti). Pieno.

Domanda numero uno: perché crisi economica e terremoto sono la causa del fallimento dei voli FlyOnair mentre Ryanair continua a sbarcare nello scalo abruzzese turisti nonostante tutto?

Bei discorsi ma agli abruzzesi cosa importa; non sono in fondo imprese private che possono fare le scelte economiche e di marketing che credono?

Sbagliato. Perché le compagnie ricevono fior di quattrini dalla Regione (circa 6 milioni di euro) con la scusa di dare una mano al turismo. Soldi pubblici che dovrebbero avere una giustificazione pubblica ed un ritorno per tutti.

Domanda numero due: Come si giustificano allora i soldi versati per esempio a FlyOnair?