

Ecco il piano che minaccia l'aeroporto. La commissione parlamentare vuole scali più grandi: per rilanciare Cai e silurare Ryanair

La Regione non ci metterà un euro ma la Saga avrà comunque i 5 milioni per garantire un futuro all'aeroporto d'Abruzzo. A predisporre l'operazione salvataggio è l'assessore regionale al turismo Mauro Di Dalmazio, pronto a sfruttare fondi europei da dirottare sullo scalo pescarese. L'assessore al bilancio Carlo Masci salverebbe così capra e cavoli: la Saga avrà i fondi necessari per gestire l'attività ma la Regione - alle prese con la voragine della spesa sanitaria in bilancio - non metterà le mani in tasca agli abruzzesi per finanziare il costoso piano marketing della Saga. Se le cose stanno davvero così, l'emergenza finanziaria sarà presto superata così come l'allarme lanciato dal presidente della Provincia: a difesa dell'aeroporto ieri Guerino Testa ha inviato una lettera-appello proprio a Masci, Morra, Di Dalmazio e, last but not least, al presidente della Regione Chiodi nella quale scrive di ritenere «doveroso continuare a sostenere l'aeroporto d'Abruzzo per evitare che perda terreno rispetto agli scali concorrenti».

Tutto risolto? Forse sì e forse no. Perché il vero spauracchio che oggi minaccia da lontano l'aeroporto d'Abruzzo è il rischio di declassamento, denunciato dalla Cna, in conseguenza del piano di riordino delle concessioni sul quale sta lavorando la Commissione parlamentare di indagine: organismo presieduto dal presidente della Commissione Trasporti Mario Valducci (deputato Pdl che sabato farà visita all'interporto di Manoppello) e di cui fa parte Daniele Toto, deputato Pdl il cui cognome riconduce a chi con il business dei cieli ha costruito una fortuna. Una riforma che sta maturando nel silenzio delle istituzioni e degli azionisti, proprio nei giorni in cui il cda uscente della Saga, prossimo alla rivoluzione dettata dallo spoil system, annuncia i buoni risultati del 2009 (superata quota 400mila passeggeri) e punta agli 800mila passeggeri da qui al 2013.

Il documento depositato dalla Commissione rappresenta la base di una possibile riforma legislativa delle concessioni che regolano gli scali nazionali: se quanto è scritto troverà applicazione, alla luce dei paletti fissati (ad esempio la soglia minima di 5 milioni di passeggeri l'anno), l'aeroporto d'Abruzzo rischia quantomeno un declassamento: «L'Italia non ha bisogno di un maggior numero di aeroporti - si legge - ma di aeroporti più grandi, più efficienti e meglio connessi... con la rete ferroviaria e stradale». Evidente che nel mirino ci siano aeroporti che più hanno investito nel low cost e tra i quali Pescara si difende alla grande grazie a Ryanair, piazzandosi sopra la media nazionale. Aeroporti in forte concorrenza tra loro e che si reggono su una politica costosa per gli enti locali (aspetto rilevato dalla Commissione): da qui il declassamento per Pescara (che nel documento è citata ad esempio un paio di volte) visto che si parla di «esclusione dal traffico commerciale, con l'eliminazione di notevoli costi a carico della finanza pubblica che questo comporta». Va da sé che con una riduzione di aeroporti, e la conseguente fuga di Ryanair, la Cai, ex Alitalia, riprenderebbe quota (di mercato): ed è questo, secondo molti, il vero obiettivo del lavoro della Commissione parlamentare.