

Saga: le domande senza risposte e gli incentivi sugli aerei vuoti - [Multimedia \(Guarda il video\)](#)

ABRUZZO. La Saga e tutto quello che ruota attorno all'aeroporto sono da considerare un carrozzone mangiasoldi oppure si tratta solo di incomprensioni tra chi svolge bene il suo lavoro e chi dovrebbe controllare queste attività e la loro redditività?

Perché il problema che non è emerso con chiarezza dall'incontro con la stampa di ieri è che alcuni aspetti – pur noti - dell'uso dei soldi pubblici sono rimasti in una zona grigia, senza spiegazioni se non quella che «siccome si è sempre fatto così, si deve continuare».

Perché buttarla in politica e giudicare lo spoil system come una vendetta, non aiuta a comprendere né le ragioni della Saga (che cerca comunque di spiegarle) né quelle della Regione, che invece da più di un anno tace sui problemi dell'aeroporto.

Ha taciuto, infatti, sia quando un gruppo di imprenditori – subito dopo le elezioni - ha consegnato un dossier sull'argomento sia quando anche i sindacati e la Rsa aziendale hanno denunciato vicende poco chiare, salvo ridurre il problema Saga ad uno scontro sul nome del nuovo presidente.

Ha parlato invece Vittorio Di Carlo che ha difeso a spada tratta la (sua) gestione amministrativa e strategica della società di gestione dello scalo, addossando alla Regione (Chiodi, Di Dalmazio e Morra) le ragioni della crisi economica della Saga. In più ha esibito una lunga comunicazione (una delle tante, ha chiosato) di sette pagine fitte fitte inviata il 15 dicembre scorso a Emilio Nasuti, nella sua qualità di presidente della prima Commissione regionale, in cui c'è tutta la problematica di cui si parla.

Ci sono dati, leggi, grafici, scelte strategiche, prospettive: «cosa debbo fare di più? la Regione sa tutto», ha ribadito il presidente. Che però ieri un errore lo ha commesso.

A difendere la Saga si è presentato da solo, personalizzando una vicenda complessa in cui era (o è stato lasciato?) solo.

Nessuna traccia degli altri componenti del Cda: Luigi Albore Mascia, Luciano Di Nicola, Dino Di Vincenzo, Ugo Di Silvestre, Giuseppe Pedrizzi, solo qualche accenno all'operato del Collegio sindacale: Fabrizio Mocavini, Roberto Orletti, Marina Palermo e del revisore contabile Marco Marini.

Assente pure il direttore Stromei, che tutti indicano come la vera eminenza grigia dell'aeroporto, almeno per la lunga permanenza nella catena del comando.

E assenti erano tutti i rappresentanti della compagine sociale, come le Camere di Commercio abruzzesi, le Casse di risparmio di Chieti, Pescara e Teramo, le Province di Pescara e Chieti, il Comune di Pescara e altre società.

Silenzioso infine il vice direttore Marco Bruno, che era con Di Carlo, ma che non ha aggiunto nulla alle dichiarazioni del presidente.

Perché è vero che i passeggeri sono aumentati, ma poi non così tanto (in cinque anni, dal 2005 al 2009, solo 60mila) e che questo ha fatto diminuire l'incidenza per passeggero del contributo pubblico, ma non è stato chiarito tutto.

Cioè quali sono le ragioni per le quali mentre Ryanair è arrivata a quasi 300 mila trasportati, Flyonair ne porta nemmeno 70 mila. E perché tanti voli annunciati sono stati poi subito cancellati.

E perché si insiste a far credere che i passeggeri che sbarcano restano in Abruzzo, tanto da giustificare il contributo di 5 milioni della Regione per il Piano marketing. Una risposta a questi interrogativi però si può già trovare nella lettera che Di Carlo ha inviato al consigliere regionale Nasuti.

Si scopre, infatti, che mentre per la Ryanair il contratto «prevede un'incentivazione fissa per ogni passeggero trasportato, per Flyonair l'incentivazione diminuisce fino a cessare del tutto quando si

raggiunge un fattore di riempimento degli aerei che consente il pareggio dei costi operativi».

Come dire: meno passeggeri porti, più ti pago.

Con tutto l'interesse per Flyonair ad inventare rotte impossibili o poco frequentate, ad utilizzare aerei affittati da piccole compagnie dell'est Europa e poco confortevoli, insomma come se l'Arpa (che è stata citata in conferenza stampa) invece di acquistare autobus nuovi per la tratta su Roma venisse incentivata ad usare vecchie carrette semivuote e tanto più incentivate quanto più vuote di passeggeri.

Un meccanismo infernale che non produce, come si è visto, grossi incrementi di traffico. Di questo sono forse preoccupati i sindacati che in un comunicato in contemporanea con la conferenza stampa hanno parlato di «conduzione allegra della Società, di assunzioni clientelari, di denaro pubblico sperperato per errori di progettazione, di pericolo per i posti di lavoro, auspicando un vero Piano industriale ed un vero Piano marketing».

Vero? Insomma fino ad oggi siamo su Scherzi a parte?

