

La Saga affoga nei debiti ma il perchè è un mistero: in arrivo altri soldi

ABRUZZO. Colpo di scena per l'aeroporto: Marco Napoleone, il general manager della d'Annunzio candidato presidente della Saga, ritira la sua disponibilità.

Dunque, lunedì la Giunta regionale nominerà un altro ai vertici della società di gestione dell'aeroporto? Forse, perché se Napoleone lascia, non è detto che rinunci il suo sponsor Fabrizio Di Stefano, da tempo impegnato in un braccio di ferro con il presidente Chiodi al quale non perdona la mancata concertazione su altre nomine importanti, come i nuovi manager di Chieti e L'Aquila.

«Per il bene dell'Abruzzo – ha dichiarato a PrimaDaNoi.it il general manager dell'Università – credo che ritirare il mio nome possa accelerare la soluzione di un malessere (quello dell'aeroporto, ndr) che rischia di rendere irreparabile il danno per il trascorrere del tempo. Personalmente non posso intrattenere rapporti con persone che tendono ad affermare più la forza della politica che non la forza delle idee e delle soluzioni».

«UN IMPRENDITORE ALLA SAGA»

«Peccato – commenta Daniele Becci, presidente della Camera di Commercio di Pescara, indicato come uno degli sponsor dell'altro candidato Mauro Angelucci, presidente della locale Confindustria – Napoleone era un candidato eccellente e non è vero che io avessi perplessità per qualche contrasto, peraltro inesistente, con l'Università. Lui e Angelucci sono entrambi di grosso livello e non dimentichiamo che è stato Napoleone uno degli artefici dello sviluppo della d'Annunzio. Così come Angelucci rappresenta una realtà imprenditoriale importantissima».

Voi lo appoggiate a spada tratta?

«Questa candidatura non va letta come una guerra tra i due – continua Becci – ma come approccio diverso al problema aeroporto: Angelucci fa parte di una rosa di nomi che Confindustria ha avanzato perché sull'aeroporto non si può sbagliare, visti i problemi che ci sono. Il mondo economico non dimentica che il periodo migliore della gestione Saga è stato quello di De Cecco, non a caso un imprenditore. Angelucci è un manager in giro per il mondo, con i suoi 800 dipendenti, che potrebbe dare allo scalo quello scatto in più che serve per rilanciare la struttura aeroportuale». Idee nuove, che però la Camera di Commercio lascia al suo vecchio rappresentante Ardizzi, non ancora sostituito all'interno del Consiglio della Saga...

«E' solo un fatto tecnico – conclude Becci – appena avremo il tempo di incontrarci tra i 4 presidenti delle Cciao nomineremo un nuovo rappresentante».

Nulla invece Becci vuole dire su una presunta sponsorizzazione di Angelucci da parte del presidente Chiodi, secondo un progetto di cui si parla da tempo.

E cioè l'avvicinamento di Confindustria regionale e delle sue articolazioni provinciali (soprattutto Pescara) ai progetti della leadership regionale teramana. Artefice nascosto, ma non tanto, di tutta l'operazione e quindi non solo per la Saga, il senatore Paolo Tancredi che da Roma è impegnato a tessere accordi con il mondo industriale abruzzese, quello stesso mondo che in provincia di Teramo ha dato un grosso appoggio alla candidatura Chiodi anche attraverso la Compagnia delle opere e Comunione e Liberazione.

DI CARLO: «SENZA I SOLDI DELLA REGIONE, LA LIQUIDITÀ È SCESA SOTTO IL MINIMO»

Mentre a Roma si discute, Sagunto viene espugnata: così Livio racconta le proteste degli ambasciatori della città alleata di Roma e poi rasa al suolo dai cartaginesi per il mancato tempestivo soccorso dei

romani.

Quello che sta succedendo proprio alla Saga.

Sono mesi e mesi che si rinvia una decisione e che si tiene sotto scacco la società di gestione alla quale non sono stati erogati i fondi del Piano marketing.

A prescindere dai dubbi tutti molto fondati sull'uso che nel tempo è stato fatto di questi 20 milioni di euro erogati, questa scelta della Regione confligge apertamente con le ripetute affermazioni dell'assessore regionale al turismo Mauro Di Dalmazio, anche in occasione della recente Bit: «l'aeroporto non chiude, ma che siamo matti?» Non chiude?

Il presidente Saga, Vittorio Di Carlo, nella conferenza stampa di pochi giorni fa ha detto esattamente il contrario: e cioè che il rischio di chiusura è concreto, non come scelta, ma come imposizione da parte dell'Enac, l'ente di sorveglianza degli aeroporti. «Appena sarà reso noto che il nostro capitale è sceso sotto i 3 milioni di euro, l'Enac ci ritira la licenza» ha detto senza mezzi termini.

Il tutto per comunicare che le indiscrezioni sulle difficoltà di liquidità della Saga non sono campate in aria, perché in mancanza dei soldi provenienti dalla Regione, il management è stato costretto ad intaccare il capitale sociale che oggi – come ha detto Di Carlo - è sceso a 2,5 milioni di euro.

I SOCI DELLA SAGA CHIAMATI A RICOSTITUIRE IL CAPITALE SOCIALE

Quindi, al di là delle dichiarazioni inutilmente ottimistiche di Di Dalmazio, ci sono due adempimenti molto importanti per l'assemblea della Saga prevista nei prossimi giorni: il primo è far risalire il capitale ai livelli richiesti dall'Enac, il secondo è quello del codice civile che non consente l'abbattimento del capitale sociale a questi livelli. Il che, al di là di chi sarà presidente, significa che i soci, tutti i soci, saranno costretti a mettere mano al portafoglio per finanziare il buco Saga.

E con la Regione che ha avuto difficoltà a reperire financo i soldi per acquistare le sue quote sociali pari al 46%, sarà duro immettere liquidità cash nelle esauste casse dell'aeroporto.

Lo stesso si può pensare per gli altri soci, in questo periodo di vacche magre. Stranamente di questo si è parlato poco, preferendo il toto presidente alle proposte di risanamento. E' però probabile che adesso si cominci a litigare per individuare le responsabilità e gli artefici di questo drenaggio continuo di risorse pubbliche verso operatori privati che hanno trovato nell'aeroporto una vera miniera d'oro.

O meglio una specie di territorio extraterritoriale governato ufficialmente dai presidenti, ma di fatto in mano ai tecnici, dal direttore Gianfranco Stromei (di cui nessuno parla, come se il suo ruolo fosse del tutto secondario), al vice Marco Bruno, al tour operator Flyonair che ha operato in regime di quasi monopolio.

Sul loro operato si appuntano soprattutto le critiche dei sindacati interni che mal sopportano la “contiguità” dei vertici Saga con i privati che hanno riscosso contributi esagerati rispetto ai numeri dei passeggeri trasportati e che riferiscono anche di assemblee infuocate dove il direttore Stromei non sarebbe stato tenero con la Regione.