

L'Aeroporto chiude. Anzi no. Si litiga e si ignora il progetto Enac

PESCARA. «L'aeroporto non chiude perché il servizio di sicurezza non subirà interruzioni».

E' l'annuncio della Saga con una dichiarazione ufficiale del commissario Carla Mannetti. «No. Mi spiace, non è così – ribatte Armando Foschi, presidente della commissione sicurezza del territorio al Comune – il rischio di blocco c'è a partire dalla mezzanotte di sabato prossimo, 18 settembre. Il motivo è l'assenza del servizio di sicurezza e vigilanza-controllo passeggeri e bagagli». Quale sarà l'interpretazione autentica?

Lo scontro sul futuro immediato dello scalo pescarese avviene tutto all'interno del centrodestra, da tempo diviso sulla gestione dei soldi pubblici in questo settore. Molto critico Foschi (ma anche tutto il centrodestra quando era all'opposizione) sui milioni di euro che sono stati erogati dal centrosinistra per la gestione della struttura e per i piani marketing che hanno premiato investimenti fallimentari (come tante rotte annunciate e poi sopresse). Cordoni della borsa tirati inizialmente (quasi due anni) dalla Giunta regionale che prima ha negato i finanziamenti, poi ha onorato solo in parte gli impegni del piano marketing, rimangiandosi le promesse elettorali sulla "Saga a dieta". In mezzo l'assessore regionale ai trasporti Giandonato Morra che ha provato a porre le basi per una gestione più oculata dell'aeroporto. Ora sul tentativo di normalizzazione si abbatte la minaccia di chiusura come conseguenza di un brutto pasticcio per l'appalto della sicurezza. Un appalto già molto criticato, in quanto il Cda di centrosinistra – secondo il centrodestra - non avrebbe potuto pubblicare il bando di gara, e che ora si è complicato perché il vincitore (tra l'altro la stessa società, cioè lo Zaffiro, che ora gestisce la sorveglianza) ha dovuto rinunciare per la difficoltà incontrata nella presentazione della documentazione necessaria.

«E mentre nella seduta del Cda dello scorso 8 settembre sono stati approvati gli atti per procedere all'indizione del nuovo bando – spiega Carla Mannetti – è stato raggiunto un accordo con i sindacati per l'assunzione diretta dei dipendenti Zaffiro oggi in servizio e per l'inserimento di una clausola di salvaguardia nel nuovo bando per costringere il futuro vincitore a riassumere tutto il personale della passata gestione». Accordo che tra l'altro ha ottenuto il plauso della Fisascat Cisl e Filcams Cgil perché sono stati salvati 18 posti di lavoro. Tutto a posto allora? Non proprio.

«IL RISCHIO DI STOP DELLO SCALO È FONDATAO»

E di qui le preoccupazioni e l'allarme di Foschi che ha scritto al Prefetto, a Chiodi e al sindaco di Pescara per scongiurare la chiusura, come da «minaccia pervenuta direttamente dalla società che gestisce il servizio in regime di prorogatio, in attesa della nuova gara d'appalto». Dopo la rinuncia dello Zaffiro, e in attesa del nuovo bando, la Saga ha infatti pensato ad una proroga, proprio per non interrompere il servizio. E visti i ritardi nei pagamenti del personale, ha concordato con i sindacati di pagare direttamente gli stipendi dei dipendenti dello Zaffiro.

«Ma ora anche questo accordo rischia di naufragare – sostiene Foschi - a causa di un contenzioso aperto dallo stesso Istituto di Vigilanza titolare del contratto che, a fronte dei mancati versamenti per il servizio svolto, avrebbe formalmente minacciato di mettere in mobilità o licenziare il proprio personale». Cioè sarebbe stata annunciata la volontà di «interrompere il contratto di prorogatio alla mezzanotte di sabato 18 settembre – conclude Foschi - da quel momento l'aeroporto di Pescara diventerebbe 'no fly zone', ossia

dovremmo chiudere lo scalo per l'assenza di servizi fondamentali». «Lavoriamo al meglio delle nostre risorse - ha detto invece il commissario della Saga Carla Mannetti - per ripristinare l'immagine talvolta offuscata di un'importante realtà economica della nostra regione. Stiamo intanto procedendo con lo screening, al fine di varare entro breve termine il nuovo piano marketing e il futuro piano di rilancio dello scalo».

Più affidabile la dichiarazione tranquillizzante della Saga o più concreto l'allarme di Foschi?

AEROPORTO ALLO SBANDO SENZA PRESIDENTE E SENZA DIRETTORE

«Mentre a Roma si discute, Sagunto viene espugnata», scriveva lo storico romano Livio: una frase che significa che in certe occasioni si discute troppo invece di agire subito. Come capita sul problema dello scalo pescarese. Passati inutilmente due anni a discutere se il piano marketing dovesse essere finanziato o no, con tutto quello che significava come immagine di buona o cattiva amministrazione di soldi pubblici e come discontinuità politica e gestionale rispetto al centrosinistra (che non c'è stata, con grande delusione degli elettori di centrodestra), oggi la Regione non riesce ancora a trovare un presidente e un direttore. Per quest'ultimo ruolo sono pervenute una decina di domande con tanto di curriculum e l'assessore Morra ha promesso che sarà scelto il candidato con maggiore esperienza e capacità professionali (si fa il nome di un candidato di lingua inglese, già operativo su Ancona). Per la nomina del presidente i veti incrociati tra An e Forza Italia hanno impedito il varo della candidatura di personaggi molto noti e in qualche caso con ottima esperienza manageriale.

NESSUNO APPROFONDIMENTO DELLO STUDIO STRATEGICO DELL'ENAC

Oggi, infine, lo scontro sul pericolo di chiusura distrae il dibattito dalla lettura di uno studio commissionato dall'Enac all'Ati One Works-Kpmg-Nomisma e che ha prodotto l'Atlante degli aeroporti italiani. Qui si legge che in Italia ci sono 14 aeroporti strategici, 10 scali primari e 24 complementari. E si scopre che Pescara si trova in questo terzo elenco, molto distanziato da Alghero, Brindisi, Viterbo ed altri anche più grandi, ma forse meno litigiosi. Lo studio è molto importante e sembra assai strano che non si discuta di questo né al Comune, né alla Regione. Si prevede infatti che nel prossimo futuro ci sarà il raddoppio del traffico e quindi - si legge nello studio - «è auspicabile un dibattito su come indirizzare la spesa pubblica per investimenti sull'accessibilità e sulla multi modalità del trasporto».

Però su questo aspetto lo studio è chiarissimo: «anche per mantenere il ruolo di scalo complementare è necessario realizzare specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati al traffico atteso».

Tra piani marketing succhia soldi e rotte aeree scelte senza uno studio di mercato, la crisi dell'aeroporto di Pescara potrebbe però essere la conseguenza di una decisione già presa: far scivolare ancora più giù nella classifica lo scalo che dovrebbe essere la porta dell'Abruzzo.