

L'aeroporto d'Abruzzo è meno internazionale. La Saga davanti al proprio futuro, Ryanair deve scegliere tra Pescara o Viterbo

Il crollo dei passeggeri da e verso l'estero spinge al -5,9% il traffico di luglio

PESCARA E' una lenta e ardua rincorsa quella che la Saga - la società regionale che gestisce l'aeroporto d'Abruzzo - ha intrapreso per garantire un futuro allo scalo aereo. Lenta perché ha a che fare con la crisi generale del traffico commerciale, ardua perché i primi dati sui movimenti estivi (giugno, luglio e solo parzialmente agosto) risentono di un mercato asfittico che ha bisogno di nuove scelte. Dopo un avvio in rialzo nei primi mesi dell'anno, a giugno i passeggeri all'aeroporto d'Abruzzo sono diminuiti del 4%, un dato affondato in particolare dal -10% registrato nei voli internazionali. A luglio il calo è aumentato e ha raggiunto (vedi tabella) -5,9%, con un picco negativo nei voli internazionali dell'11%. I dati di agosto sono invece ufficiosi e provengono dalla Saga secondo la quale l'andamento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso è tendenzialmente in pareggio. In pratica sono aumentati i passeggeri dei voli nazionali (Bergamo su tutti, ma vanno bene anche i voli per Cagliari e Torino) ed è crollato il numero di coloro che sono decollati e arrivati dall'estero. In questo caso incide senza dubbio l'assenza del Pescara-Toronto che portava fino all'anno scorso 7mila passeggeri nei mesi estivi, ma le cause vennero ricercate anche altrove. Dove? «Per far crescere l'aeroporto è fondamentale sviluppare il turismo, che richiede programmazione», aveva detto Agostino Ballone, presidente della Fiavet Abruzzo e Molise, la federazione che riunisce le imprese di viaggi e turismo auspicando una strategia sinergica fra gli operatori. Diversificare l'offerta è stata, e probabilmente continuerà ad esserlo, la linea che ha seguito la Saga facendo perno sempre sullo "zoccolo duro" costituito dai collegamenti low cost Ryanair. Il contratto con la compagnia irlandese scade nel 2014, ma le parti hanno tutti gli interessi a portarlo avanti. L'Abruzzo sa che senza Ryanair non ci sarebbero altre compagnie disposte a coprire una rete come quella attuale; gli irlandesi sanno che Pescara può rappresentare il terzo aeroporto di Roma - a maggior ragione se chiudesse Ciampino e venisse aperto Viterbo dove non vogliono andare - a patto che l'Abruzzo migliori i collegamenti bus con la capitale. Le nuove rotte con l'Est (Ucraina?), i charter stagionali (positivi i riscontri Livingston per il mar Rosso), i voli per Medjugorje e nuovi collegamenti nazionali (dopo Torino, Milano, Bergamo, e Cagliari viene caldeggiata Catania), sono le indicazioni sulle quali si muove la Saga. Un altro punto ha radici economiche-finanziarie: alla Regione la società aeroportuale ha consegnato un piano marketing - per la promozione e il sostegno del traffico passeggeri - di circa 4 milioni di euro. Soldi spesi bene se essi portano altri soldi, se cioè si rivelassero effettivamente degli investimenti che come tali vengono fatti passare. E la ricchezza si misura con il numero di turisti che gli aerei portano in Abruzzo. Ebbene, quest'estate sono stati di più i turisti in arrivo ("incoming") o i passeggeri in partenza? Alla Saga si lasciano sfuggire che l'incoming quest'anno funziona, ma quanto a dati aspettano i risultati di una rilevazione statistica affidata a una società vicina all'università d'Annunzio. «Come è stato possibile disegnare fino ad oggi strategie e fare scelte di mercato?», domanda allora Armando Foschi, consigliere comunale di Pescara che ha sempre seguito le vicende dell'aeroporto.