

Intervista a Lucio Laureti(*) - Laureti tra passato, presente e futuro alla vigilia del suo ultimo Cda: andiamo verso il record dei 590mila passeggeri, non so perché vengo sostituito

Il RIMPIANTO Non aver potuto chiudere la trattativa con Alitalia per portare il volo Pescara-Fiumicino e riattivare l'hangar di AirOne Technic

PESCARA «Esco a testa alta, con umiltà. Non ho rubato, ci ho messo la mia faccia, la mia credibilità per 20mila euro l'anno, e lascio un aeroporto migliore di quello che ho trovato tenendo conto che, certo, i miracoli qui non li può fare nessuno soprattutto in tre anni. E l'effetto attivo di un imprenditore privato, si è sentito su tutti i dipendenti, che ringrazio, il cui indice di produttività si è moltiplicato». Non vuole fare chiasso Lucio Laureti, il presidente della Saga, la società regionale che gestisce l'aeroporto d'Abruzzo, a sei giorni dall'assemblea del Cda nella quale la Regione gli dirà grazie e arrivederci. Laureti, docente di Economia a Bari, nel direttivo Confindustria ed ex presidente della Confesercenti, sta per lasciare quella poltrona che ha iniziato a occupare sotto l'amministrazione di Gianni Chiodi (centrodestra) e continuato per sei mesi con il centrosinistra di Luciano D'Alfonso. «Sono soddisfatto del lavoro svolto e i dati mi danno ragione», dice tracciando un bilancio, «questo mese sforeremo di nuovo il 10% di passeggeri dopo l'incremento del 12% di dicembre e il 9,4 di novembre. Considerato che a luglio sarà attivato il bisettimanale Wizzair per Bucarest e che l'economia sembra andare meglio, potremo trovare il record storico dei 590mila passeggeri l'anno arrivando così alla soglia dei 600mila». Presidente, ma se questi sono i dati, si è chiesto per quali motivi gli viene chiesto di lasciare? Lo spoil system? «Motivi politici? Può essere anche se io non sono un politico, non ho tessere, non sono militante. Ho anche presieduto la Confesercenti quando era più di sinistra. Sono poi un dirigente Confindustria dove credo la politica non entri. Mah, ho avuto da dire bene e male all'amministrazione precedente e adesso sto ragionando con quella attuale. Di fatto c'è che ora la Saga è ormai della Regione al 99,6 per cento. No, una risposta precisa non ce l'ho. Ma senza polemica, perché ognuno segue le proprie logiche, fa le sue scelte e non ho la presunzione di essere il migliore. Anzi, spero che dopo di me venga qualcuno migliore, per il bene dell'aeroporto e dell'Abruzzo». Ha rimpianti? «Beh, tra le cose non fatte, siamo incappati nel peggior periodo dell'Alitalia per cui non è stato possibile chiudere la trattativa che avrebbe portato il volo Pescara-Roma Fiumicino tre volte al giorno e che prevedeva anche il riutilizzo dell'hangar ex Airone Technic. L'Abruzzo si sarebbe agganciato all'hub intercontinentale di Fiumicino con tutti i risvolti favorevoli che ciò comporta. Se si vogliono raggiungere certi risultati occorre creare una squadra che possa contare sulla politica. Come ad esempio adesso che, per trattare con Turkish Airlines il volo Pescara-Istanbul, stanno lavorando insieme l'Università, la Fondazione PescarAbruzzo, le Camere di commercio, un'azienda di progettazione come la Proger. Insomma, un network di interessi regionali che mi auguro possa riprendere la trattativa con Alitalia per Fiumicino». E' stata quindi abbandonata l'idea che Pescara possa diventare il terzo scalo di Roma? «Fin quando non si miglioreranno i tempi di percorrenza tra Pescara e Roma credo proprio non sia possibile. Ho provato a convincere Ryanair in tutti i modi...» Nel frattempo L'Aquila cerca di far decollare il suo aeroporto. «L'Aquila? Quella è una cosa che non è mai nata, è solo un'operazione con zone d'Italia "brutte", che non ha alcun motivo di essere sostenuta nè adesso, nè mai. L'aeroporto di Preturo può essere per la Protezione civile e i voli privati. Basta». Torniamo a Pescara. Le ricordo i flop di Sharm e Mosca: voli annunciati, mai effettuati. «Ci sono state condizioni politiche ed economiche internazionali sfavorevoli imprescindibili dalla nostra volontà». Le hanno criticato le eccessive spese di consulenza ed i crediti non riscossi. «Ho chiarito che le spese di consulenza riguardano il personale: quando sono entrato c'erano 50 dipendenti Saga, adesso sono 39. Questo comporta che quando i voli si moltiplicano d'estate facciamo ricorso a personale dall'esterno a costi inferiori e solo nei periodi necessari. Per quanto riguarda i crediti, ho

mostrato che tutte le voci sono di compensazione di bilancio che vanno messe a posto contabilmente in rapporto ai debiti: è un'operazione contabile». Fra le consulenze c'è quella pagata a Gianni Sebastiani, ex manager AirOne e Alitalia? «Sì, ci ha dato una grossa mano». Secondo lei fino a quando la Saga continuerà a perdere 4-5 milioni di euro all'anno? «Qui il discorso s'incrocia con la privatizzazione, ma se l'aeroporto non raggiunge almeno un milione di passeggeri è impossibile parlarne. Quando saranno traggurdati 800mila passeggeri, allora si comincerà a parlare di redditività a quindi dei privati. Secondo il piano industriale, Saga nei prossimi tre anni dovrebbe ridurre il peso nei confronti della Regione. Per ipotesi, in 5 anni l'aeroporto, se ben supportato, può essere messo sul mercato. Ma bisogna lavorarci sodo, con persone competenti e capaci. Adesso la vedo difficile». E il futuro dell'aerostazione come lo vede? «Ci sono i fondi per una ristrutturazione completa. Immagino una aerostazione a servizio dell'area metropolitana con uffici, negozi, bar, ristorante. Un posto dove incontrarsi e parlare di affari. Il modello? Qualche idea l'abbiamo presa dall'aeroporto di Olbia».

(*) Presidente Saga Spa

