

Saga. Alitalia raddoppia su Milano e Wizzair va in Romania: quanto ci costa? Aumentano i voli ma anche i nuovi accordi economici sono tenuti segreti

ABRUZZO. Arriva un nuovo volo per la Romania già annunciato con enfasi dalla Saga mentre raddoppiano i voli per Milano. Nuove opportunità si aggiungono a quelle già esistenti per lo scalo abruzzese che sta attraversando un momento di “trapasso” da un management che ha avuto campo libero per oltre quattro anni ad uno nuovo, nominato dal centrosinistra che ha già dovuto fare un correttivo.

L’attuale Cda a tre, infatti, è la seconda scelta dell’Assemblea che ha come socio unico la Regione.

Intanto il dibattito sulla Saga non decolla, vedremo cosa succederà in Consiglio regionale dove pure pare che all’ordine del giorno si possa affrontare il tema dei finanziamenti diretti confluiti nelle casse di Ryanair: si stimano circa 40mln di euro in 15 anni senza nemmeno un appalto.

In attesa di chiarimenti e risposte nel merito registriamo ulteriori riflessioni e domande che inevitabilmente sorgono ad ogni nuovo annuncio propagandistico.

WIZZAIR CENERENTOLA?

Al centro di tutto ci sono le regole il cui rigoroso rispetto dovrebbe favorire di gran lunga lo sviluppo economico e dunque del turismo. Mettere da parte le regole fondamentali del mercato significa principalmente negare sviluppo e ricchezza pubblica.

Queste regole sarebbero inderogabili, insopprimibili e vitali (in teoria) ed impongono alla pubblica amministrazione di non turbare il mercato, di non favorire imprese private, di non discriminare altre, di non creare danni ai privati.

Concentrato al massimo e generalizzando si può riassumere con: la pubblica amministrazione è obbligata alla parità di trattamento tra gli operatori.

Fatta salva la libertà di contrattazione economica la Saga applica questi principi alle compagnie con le quali lavora?

Domanda alle quali prima o poi bisognerà dare una risposta prima che le cose precipitino.

I costi di Ryanair dopo le inchieste di PrimaDaNoi.it sono ormai noti (benchè tenuti segreti per 15 anni), gli irlandesi hanno prezzi di favore, sconti, benefici persino sulla riscossione anticipata dei crediti e benefits vari.

Con l’arrivo della seconda low cost le cose come vanno?

Ufficialmente Saga si vanta della propria opacità e della scarsità di informazioni pubblicate sul sito nonostante i precisi obblighi di legge e dunque è impossibile saperlo.

Ma a quanto risulta a PrimaDaNoi.it il trattamento tra Ryanair e Wizzair non è affatto simile.

Il contratto con Wizzair è stato stipulato sul finire del 2014 e porta la firma dell'ex presidente Lucio Laureti per cui eventuali meriti andrebbero attribuiti a quest'ultimo... anche se l'attuale presidente non lesina gli autoelogi.

Wizzair godrebbe di uno sconto del 50% sulle tariffe di handling, per un costo di circa 850 euro a viaggio (Ryanair paga 650).

Inoltre la Saga si impegna a pagare circa 9 euro per passeggero sia in partenza che in arrivo (per Ryanair sono 10 euro) e questo sarebbe il classico "incentivo" che il "pubblico" finanzia per incrementare il turismo...

Dovrebbe essere un contratto triennale che doveva iniziare il 26 luglio scorso ma che invece per problemi tecnici è slittato.

Quello per la Romania è un volo bisettimanale e facendo stime ottimistiche possiamo calcolare in circa 21mila i passeggeri in un anno.

Su questi numeri è facile anche stabilire gli incentivi versati: 189.000 euro circa.

Di contro Wizzair dovrà versare a Saga il costo dei servizi handling che vengono calcolati in circa 89.000 mila euro. Differenza netta 100.000 euro l'anno da moltiplicare per tre anni di contratto.

E le tasse governative? Compensate come al solito?

E come è stata scelta Wizzair?



Lo scorso febbraio Saga pubblicò una manifestazione d'interesse nella quale esponeva le proprie priorità commerciali e collegamenti preferiti. Tra questi c'era anche Bucarest

Tra le società che hanno risposto c'era Wizzair, Alitalia, Air Vallee e la New Livingstone.

Gare di appalto non ne sono state fatte, Wizzair è "entrata" a queste condizioni.

Siccome esiste anche un collegamento con Tirana operato da Air Vallee da maggio bisogna per forza di cose presumere che le condizioni siano più o meno simili e che anche questa compagnia riceva incentivi a passeggero di pari entità.

Quanto ci costerà tutto questo alla fine dell'anno e con quali reali benefici sul territorio. E soprattutto chi calcola e come i presunti benefici?

COLLEGAMENTO CON MILANO

A partire dal 6 ottobre Alitalia ripristina il secondo collegamento giornaliero fra Pescara e Milano Linate.

Il ritorno della seconda frequenza risponde alle esigenze dei passeggeri che necessitano di muoversi in giornata fra Pescara e Milano e offre maggiori opportunità di viaggio per chi dall'Abruzzo vuole

raggiungere l'Europa.

Da Milano Linate Alitalia offre voli verso Berlino, Düsseldorf, Francoforte e Vienna, operati direttamente o in partnership con il gruppo airberlin, oltre a collegamenti con Bruxelles, Londra Heathrow e City, Parigi Charles de Gaulle ed Orly, Amsterdam, Barcellona e Bucarest.

Il secondo volo Pescara-Milano sarà operativo ogni lunedì, mercoledì, giovedì e venerdì: la partenza dall' "Aeroporto internazionale d'Abruzzo" è prevista alle ore 15.40, mentre da Milano Linate il decollo è previsto alle ore 13.45. Tutti i voli Pescara-Milano Linate di Alitalia sono effettuati con aerei Embraer da 88 o da 100 posti.

Oltre alla novità del ripristino del secondo volo Pescara-Milano, viene confermato anche durante la stagione invernale il collegamento fra Pescara e Roma Fiumicino, inaugurato il 2 aprile scorso.

Su questa rotta, dall'avvio, hanno viaggiato oltre 20.000 passeggeri, a dimostrazione dell'importanza per il territorio di un volo sull'hub Alitalia a Roma Fiumicino che ha reso più agevole raggiungere l'Abruzzo, sia per i turisti che per gli abruzzesi residenti all'estero.

QUANTO INCASSA ALITALIA DA SAGA?

Sarebbe interessante sapere quanto paghi Saga per agevolare e incentivare questa tratta visto che proprio su Milano vi è una tratta "gemella" di Ryanair che vola su Bergamo ma incamerando numerosi incentivi, aiuti e benefit.

Sarebbe interessante sapere anche i dettagli degli accordi commerciali con Alitalia che al momento risultano del tutto diversi da quelli di Ryanair.

Allora la domanda che sorge spontanea è: perché Alitalia non protesta visto che potremmo parlare anche di concorrenza sleale (peraltro ipoteticamente operata da una spa pubblica...)?

Rimane un mistero anche se gli addetti ai lavori hanno le idee chiare e per spiegare questo silenzio allargano l'orizzonte allo scenario italiano considerato al pari di uno scacchiere con caselle bianche e nere...