

**CLAMOROSO: Ryanair lascia l'Abruzzo, smobilitata la base e tagliate rotte. La drammatica svolta per l'aeroporto: ecco la reazione verso le istituzioni pubbliche regionali**

ABRUZZO. E' ormai quasi certo che la visita di oggi di Ryanair, tenuta segreta sia dalla società che dalla Saga, è legata strettamente ad una brutta notizia per l'Abruzzo (come anticipato ieri da PrimaDaNoi.it).

I vertici della compagnia irlandese, nel pomeriggio, in un incontro con il loro personale fisso comunicheranno che la base di Pescara sarà tagliata, così come l'aeromobile di stanza a Pescara.

Inoltre saranno tagliate anche alcune rotte e collegamenti. Non si tratta di una smobilitazione totale ma per il momento parziale anche se si comincia dalla parte più importante.

Togliere la base di Ryanair in Abruzzo significa far saltare buona parte dei 30 dipendenti abruzzesi della compagnia che saranno costretti a trasferirsi. L'annuncio del potenziamento stanziale degli irlandesi era stato dato il 2 aprile 2009 e recitava: «Ryanair, la più grande compagnia aerea d'Europa per tariffe basse, annuncia che da luglio 2009 aprirà la 32° base con un aeromobile dal valore di 70 mln di dollari a Pescara e aprirà quattro nuove rotte (7 in totale)». Si trattava di collegamenti per Cagliari, Eindhoven, Milano e Venezia. Alcuni di questi non hanno avuto buona fortuna e sono stati tagliati o divenuti stagionali altri invece continuano anche oggi.

L'annuncio continuava poi con lo spot promozionale di biglietti a 5 euro...

**I VOLI ACQUISTABILI**

Michael O'Leary, il manager di Ryanair nella sua recente gita pubblicitaria in Abruzzo aveva annunciato «manterremo i 500 posti di lavoro ... mentre Alitalia taglia...» e poi «entro il 2018 raddoppieremo i passeggeri».

Ma oggi andando sul sito di Ryanair al momento sono ancora prenotabili fino al 29 ottobre 2016 i voli Pescara-Londra Stansted, Pescara- Parigi Beauvais, e Pescara Francoforte Hann ossia i collegamenti storici che negli anni si sono consolidati e che soprattutto hanno fatto viaggiare migliaia di abruzzesi, oltre che turisti provenienti dal nord Europa.

L'impossibilità di acquistare tali biglietti oltre il 29 ottobre fa ritenere quasi certa l'ipotesi che tali voli saranno tagliati.

I voli per Bruxelles Charleroi risultano invece prenotabili fino a marzo 2017, così come quelli per Milano.

Dal 3 aprile, invece, torna acquistabile il collegamento con Barcellona Girona che si era concluso a gran sorpresa l'anno scorso.

La riattivazione di questo volo era stato annunciato proprio da Ryanair a PrimaDaNoi.it a luglio scorso con una formula dubitativa: «nel 2016 si valuteranno i nuovi elementi ed il collegamento con Girona-Barcellona potrebbe ritornare».

E' probabile che la strategia degli irlandesi sia quella di tagliare le rotte consolidate per poi aprirne di nuove e questo solo per rientrare nei parametri della legge che infatti consente per un breve periodo la sponsorizzazione con soldi pubblici di «nuove rotte».

## LOW COST CON SOLDI PUBBLICI

E' chiaro ormai da mesi, per chi legge questo quotidiano, che l'idea geniale delle tariffe low cost nasconda un pericoloso bug che sta emergendo con tutta la sua virulenza in questi giorni: le tariffe basse sono possibili solo grazie agli aiuti di Stato che le società di gestione degli aeroporti hanno elargito con fortissimi sospetti di illegittimità alle compagnie aeree.

Senza i pesantissimi contributi statali che drogano il mercato tariffe così basse sono impossibili.

Ecco perché Ryanair oggi arriva a dare un annuncio così drammatico per la nostra regione, perché purtroppo le trattative segrete dell'ente pubblico Saga sono andate a vuoto e non sono riuscite a convincere gli irlandesi che mettono così in atto una vera e propria ritorsione verso la nostra regione, ritorsione inaccettabile dopo i benefici ottenuti.

Se la notizia fosse confermata il grande Mr O'Leary, che è venuto più volte in Abruzzo a fare spot e promozione, non sarebbe diverso da tanti altri che hanno spremuto la regione fino a quando c'era da spremere e poi sono volati via.

E tutto è avvenuto solo grazie al fallimentare management che ha guidato la Saga, società che vive di soldi pubblici, ma che è sempre stata in deficit con debiti pesantissimi per gestioni dissennate e con profili rischiosissimi sanzionati peraltro da Ministero ed Enav. Nonostante questo la Regione Abruzzo, socio di riferimento, ha sempre avallato tali gestioni, prima con il presidente Gianni Chiodi centrodestra e, poi, con quello a guida centrosinistra con Luciano D'Alfonso.

## LE TRASFERTE IN IRLANDA

E veniamo all'oggi. Dopo la notizia di PrimaDaNoi.it che annunciava incontri segreti del direttore della Saga Luca Ciarlino più volte in Irlanda per incontrare e tenere buoni Ryanair, è scoppiato un putiferio anche perché alle nostre richieste ufficiali di informazioni e documenti di rimborso delle trasferte non c'è stata risposta.

Oggi sappiamo quanto è fallimentare la gestione di Mattoscio & soci i quali da una parte riescono a gongolare per i 600mila passeggeri macinati nel 2015 e dall'altra sono costretti -ma solo dagli eventi- a cambiare rotta con i privati tagliando gli affidamenti diretti e ottenendo il risultato peggiore degli ultimi 15 anni.

Con la base infatti volano via dipendenti, opportunità, passeggeri, introiti ed un rapporto "solido" con la compagnia. Forse è finita un'era ed un dialogo con gli irlandesi. Se può consolare, ma è una magrissima consolazione, Saga così risparmierebbe 250mila euro che era il costo che pagava a Ryanair (!) per l'aeromobile fisso, costi emersi solo dopo la pubblicazione di PrimaDaNoi.it del contratto tenuto segreto per dieci anni.

Inutile dire che se Ryanair taglia anche solo una rotta i passeggeri scenderanno anche della metà

ritornando sotto una pericolosa soglia di default. Se il ministero non dovesse chiudere l'aeroporto perché sotto la soglia minima di passeggeri, la Saga sarà costretta a fallire ed ancora oggi non si spiega per quale ragione le altre autorità di controllo non siano ancora intervenute sia per sanzionare l'ennesima ricapitalizzazione della Regione (le precedenti erano state ritenute illegittime) sia per imporre un commissario liquidatore, visti gli ingenti debiti che ormai avrebbero sfiorato i 10 mln di euro.

I vertici amministrativi di Ryanair dovrebbero atterrare oggi dopo pranzo e prevedono di rimanere non più di due ore nelle quali dovevano incontrare dipendenti e vertici Saga. Ma per tutta la mattinata di ieri si sono rincorse voci che Saga non si sarebbe presentata o addirittura avrebbe mandato un redivivo Camillo D'Angelo (ex fedelissimo di D'Alfonso e vice sindaco "reggente" ai tempi della "malattia ingravescente" del sindaco appena arrestato) poi altre voci secondo cui la stessa Ryanair aveva annullato il secondo appuntamento, forse ritenendo inutile altre interlocuzioni con la Saga.

Vedremo cosa accadrà.

## IL CONTRATTO SEGRETO SVELATO DA PRIMADANOI.IT

L'accordo tra Saga e Ryanair -come tutti gli altri- è tenuto rigorosamente segreto e conosciuto solo dal presidente e da pochissimi altri fedelissimi ma nei mesi scorsi PrimaDaNoi.it aveva svelato numeri e cifre. Le compagnie aeree pagano 22,98 euro per tonnellata, siccome il Boeing Ryanair pesa 67 tonnellate il prezzo totale per il servizio sarebbe 1.540 euro per ogni decollo.

Ma dalle carte in nostro possesso si evince che gli irlandesi sono riusciti a spuntare uno sconto del 58% pagando quindi solo 650 euro per decollo.

Considerato che la compagnia effettua circa 750 decolli l'anno, il mancato ricavo "da sconto" per Saga è di circa euro 700.000 annui.

Inoltre Ryanair paga alla Saga 63,57 euro per ogni atterraggio ed altrettanto per ogni decollo, per un totale di euro 127.14 per ogni viaggio.

In aggiunta la compagnia aerea paga 0,07euro per tonnellata per ogni ora di sosta, ad esclusione delle prime due ore che sono gratis.

Ryanair inoltre incassa per conto della Saga (sostituto d'imposta) l'addizionale di 11,01 per ogni passeggero in partenza da Pescara, ad esclusione di bimbi sotto i 2 anni. Si tratta delle tasse d'imbarco, la sicurezza, le tasse governative, l'Inps. Negli ultimi anni la cifra è lievitata a 14,50 euro (6,50 per addizionali e 8 per tasse erariali).

Saga deve pagare 250mila euro per ogni aeromobile con base a Pescara. In questo caso è un Boeing 737 che fa la tratta per Bergamo e "pernotta" nel piazzale.

Ma Saga paga anche per ogni passeggero in transito trasportato dagli irlandesi.

Solo nel 2014 sono stati trasportati 500mila passeggeri e l'incentivo si calcola in 7 euro per tutti i viaggiatori per un totale di 3,5mln di euro. Infine c'è poi il contratto di marketing: nel 2014, la gestione Laureti nominato dal centrodestra, a marzo poco prima della scadenza del mandato, ha rinnovato tutti i contratti con gli irlandesi per altri 2 anni, sempre senza gara di appalto. Facendo qualche calcolo veloce emerge che tra le varie tasse governative, la sosta del velivolo e le addizionali per passeggero il totale annuo dovuto dagli irlandesi ammontava a 3.084.050 mentre incassano su 500mila passeggeri 3.750.000.

Ryanair incassa anche 815.000 euro per il contratto di marketing e riesce a risparmiare il 58% sulle tariffe di Handling che dovrebbe pagare per uno sconto intorno a 700mila euro. In un anno dunque gli incassi più i vari benefici ammontano ad un valore di 5.232.245 euro con una incidenza per passeggero di 10,5 euro.

Sul versante della Saga invece incassa 200mila euro per entrate dirette, 487.500 per il servizio Handling a questi si deve detrarre la perdita derivante dall'appalto per la sicurezza che ammonta a 450.000 euro. Al netto in un anno Saga incassa 237.500 euro.

## L'INTERPELLANZA E MATTOSCIO IN COMMISSIONE VIGILANZA

E un'interpellanza al presidente di Regione Abruzzo e la richiesta di audizione in Commissione di Vigilanza del Presidente Mattoscio, sono le richieste in tempi record che Sara Marcozzi (M5S) ha annunciato per chiarire la natura delle trasferte in Irlanda del direttore generale di Saga S.p.A, Luca Ciarlini e per avere chiarimenti sulle scelte strategiche future della società.

«Il rapporto tra Regione Abruzzo e Saga», commenta Sara Marcozzi, «necessita di una forte azione di trasparenza. Lo diciamo da mesi, da quando il M5S ha visionato la documentazione per la prima volta, la società che ha in gestione l'aeroporto è stata un pozzo senza fondo: milioni di euro di ricapitalizzazioni, finanziamenti e contributi con soldi pubblici, non sempre dovuti, non sempre legittimi. L'Aeroporto d'Abruzzo che è bene ricordare non è SAGA, è un'infrastruttura troppo preziosa per l'economia di tutta la regione ma il Presidente D'Alfonso sembra non aver imparato nulla dagli errori dei suoi predecessori. Una classe politica attenta e solerte dovrebbe controllare e preservare la policy e le scelte aziendali, intervenendo laddove si evidenziassero storture e mala-gestio, anche in tema di trasparenza».

## SAGA NEL 2014 7MLN DI DEBITI...

La Saga, nonostante i milioni di euro di finanziamenti diretti a Ryanair, non riesce proprio a produrre utili, forse aumenta il numero dei passeggeri, ma ha chiuso il bilancio al 31 dicembre 2014 con una perdita di 7.740.000. Il 26 gennaio 2015 la Regione ha deciso una nuova ricapitalizzazione, per 7 milioni di euro, dopo che già la ricapitalizzazione del 2014, per 5.972.000 euro, era stata dichiarata illegittima dalla Corte Costituzionale visto che la Regione non aveva ricevuto l'approvazione preliminare della Commissione Europea, l'unica abilitata a giudicare se si trattasse di aiuti di Stato compatibili. Sperando di bypassare il problema, il Governo D'Alfonso si è inventato una nuova 'ricapitalizzazione come aiuto al funzionamento dello scalo', che però non esiste nella legge europea, e comunque poteva essere varato solo dopo l'approvazione del Piano industriale, ratificato solo il 7 settembre scorso, ovvero otto mesi dopo l'erogazione dei 7 milioni di euro.

Ma comunque le continue iniezioni di denaro, mascherate sotto la parvenza delle 'ricapitalizzazioni', non salveranno i conti, visto che la Saga fa acqua da tutte le parti.

## INDAGINI IN CORSO

«Nei mesi scorsi», ricorda Armando Foschi ex assessore comunale di centrodestra, «abbiamo raccolto tutte le carte e abbiamo inviato il faldone all'esame della Corte dei Conti e dell'Enac chiedendo di commissariare la Saga e siamo in attesa delle determinazioni successive».

Poi Foschi aveva preannunciato che a trattare con gli irlandesi sarebbe andato Camillo D'Angelo, notizia

fatta quasi smentire da D'Alfonso: «non è vero ma se lui volesse darci una mano...».

Così Alberto Balducci, vicecapogruppo del Pd in consiglio regionale ha spiegato che «le strategie aziendali che riguardano la Saga implicano riservatezza poiché ci sono impegni contrattuali che vanno rispettati, impegni la cui infrazione comporta penali».

Esattamente la stessa strategia che ha permesso l'incancrenirsi dei problemi che oggi vengono al pettine con estremo ritardo, quella "riservatezza" che purtroppo non può applicarsi ad un ente pubblico come la Saga anche se D'Alfonso, Mattoscio o Balducci la pensano diversamente, le loro opinioni purtroppo per tutti non derogano la legge.

Ad ogni modo appare oltremodo fuori luogo, intempestiva e rischiosa la posizione di Balducci che viene mandato avanti per difendere una posizione indifendibile dei "loro" uomini che erano stati mandati lì per rivoltare una gestione fallimentare senza riuscirvi. Oggi sappiamo che la giunta regionale è ancora dalla parte di Saga, dell'opacità e delle gestioni segrete alla faccia del risanamento e degli spot del presidente che crede di poter risanare le partecipate come se tutte fossero centri di smistamento di ortaggi.

E tanto per chiarire non c'è un solo abruzzese che vorrebbe che Ryanair andasse via (sarebbe un folle) ma ce ne sono alcuni che vorrebbero che le leggi venissero rispettate e fossero uguali per tutti senza scorciatoie o azioni non regolari per favorire uno sviluppo vero e sostenibile non quello drogato che da un giorno all'altro svanisce.

Come sta accadendo.

