

L'ex presidente Saga, Laureti: «la mia gestione è stata oculata e ne vado fiero, altro che rimborsi gonfiati. Rimborsi elevati ma ho chiesto di scontarli del 20%»

ABRUZZO. In queste ore frenetiche e di riflettori puntati sulla Saga e sulla sua gestione, sui risultati raggiunti e le sconfitte da incassare c'è chi vuole precisare e dire la sua per aggiungere una voce autorevole al dibattito.

E quella di Lucio Laureti, ex presidente della Saga nel ciclo della giunta di centrodestra nominato da Gianni Chiodi è persona autorevole. Laureti parte dalla contestazione di una locuzione riportata in un articolo di ieri: «rimborsi gonfiati», che si riferiva ad un nostro vecchio articolo nel quale pubblicavamo i documenti dei rimborsi percepiti da Laureti che erano abbastanza elevati rispetto per esempio a consumi chilometrici standard, alla fine sciocchezze in confronto a quanto è emerso negli ultimi mesi.

«Vorrei chiarire questo aspetto che è stato antipatico nei miei confronti», dice Laureti, «all'epoca del mio mandato (2012-2015) le società regionali di trasporto erano quattro: Gtm, Arpa, Sangritana e Saga, ognuna con il proprio Consiglio di Amministrazione e con un Presidente. I Presidenti delle altre 3 società avevano un'auto e un autista a disposizione mentre la SAGA non l'aveva e tantomeno ho voluto ai tempi attivare questo costoso servizio. Al tempo stesso, nel 2012 e 2013 abbiamo assistito alla crisi economica più profonda dal dopoguerra e le aziende (compreso la SAGA) hanno avuto bisogno di una cura più attenta e maggiore presenza per non crollare nelle proprie attività (come ad esempio è accaduto all'aeroporto di Ancona e altri)».

«Quindi c'è stata una frenetica attività da parte mia e del Direttore (Ing. Righi)», dice oggi Laureti, «nei confronti di tutte le compagnie aeree per tentare di accreditare Pescara nei loro programmi di nuove rotte. A memoria cito le compagnie contattate: Ryanair, Alitalia, Air Vallee, Belle Air, Wizzair, Vueling, Meridiana, Easy Jet, Blu Panorama, Blu Express ed altre oltre a numerosi Tour Operators. Tutto ciò ha portato che in quegli anni il nostro aeroporto ha mantenuto più o meno le attività degli anni precedenti scalando le posizioni a livello nazionale e diventando, dopo Trieste, il secondo aeroporto in Italia tra quelli non strategici (cioè di serie B)».

«Ma torniamo ai rimborsi», spiega ancora Laureti, «come si fa in maniera legale (e sottolineo LEGALE) a rimborsare un Consigliere di Amministrazione che svolge attività per l'Ente e non ha una macchina e un autista a disposizione? Con i rimborsi chilometrici a tariffa ACI che vengono stabiliti dal Ministero in base alle caratteristiche di ogni auto. Questo è l'unico modo legale e ineccepibile per non approfittare di alcuna condizione! Ma proprio per non gravare sulla SAGA non mi sono accontentato di ciò che mi offriva la legge: poiché la mia macchina è grande e costosa (non certo acquistata con gli stipendi percepiti alla SAGA!) il costo chilometrico è risultato elevato, allora di mia iniziativa ho scritto al Responsabile della ragioneria (il dott. Fabrizio Ocone potrà confermare) di scontare del 20% i rimborsi ogni qualvolta me li avesse accreditati. Ad ogni modo il totale di questi rimborsi (cito il Vs articolo in merito) è stato circa 6.500 euro per il 2012 e circa 2.500 euro per il 2013 per tutte le attività di rappresentanza compreso le riunioni all'Aquila per la Regione, le riunioni a Roma per l'Enac e pranzi di lavoro presso il ristorante dell'Aeroporto quando avevamo degli ospiti. Quanto ho fatto risparmiare alla Saga?»

«HO FATTO RISPARMIARE SAGA E LA MIA GESTIONE E' STATA OCULATA»

«Passare per uno che spreca denaro pubblico è veramente spiacevole per uno come me che, durante la sua gestione, ha quasi dimezzato la spesa per assicurazioni, di fornitura di energia elettrica, ha ridotto il costo del personale e ha ridotto di circa 2 milioni di euro i costi nei confronti di Ryanair», spiega Laureti, «della gestione oculata del mio mandato, io e chi ha collaborato con me andiamo giustamente orgogliosi! Del resto questa attività frenetica di cui si è accennato prima ha dato anche dei risultati importanti: quando sono stato nominato, l'aeroporto era nella lista di quelli da chiudere, quando sono andato via era nella lista degli aeroporti di interesse nazionale; quando ho lasciato l'aeroporto il numero di passeggeri cresceva dal 12 al 17% al mese anche come risultato di tutte quelle trattative e trasferte di cui mi si addebita il costo».

