

## **Saga ed il mistero della ritorsione di Alitalia: cosa c'è dietro? La società di gestione dell'aeroporto conferma i tagli dei voli con Fiumicino ma...**

ABRUZZO. La Saga non riesce proprio a farne una giusta e, dentro le stanze segrete, si muove un cda che, d'accordo con la Regione Abruzzo, sta operando scelte e decisioni senza alcuna trasparenza.

Dopo le gaffes ripetute con Ryanair ed il recupero in zona Cesarini (non si sa ancora a che condizioni e a quale prezzo) è arrivata la grana Alitalia (e ritorsione bis) che minaccia di chiudere o ridurre i voli con l'hub di Fiumicino per poi probabilmente passare a quelli di Milano già operati in concorrenza con Ryanair (abbondantemente finanziata).

Dopo la notizia lanciata da PrimaDaNoi.it di possibili riduzioni e addirittura cessazione dei voli in startup con Fiumicino con dall'inverno 2016 la Saga non ha smentito, anzi ha confermato la cosa con un comunicato.

E se, dopo le verifiche della segnalazione, PrimaDaNoi.it aveva preso atto che dal 29 marzo i tre voli quotidiani avrebbero cambiato orario fino alla fine di ottobre per poi non essere più prenotabili, la Saga ha invece «preso atto dal monitoraggio costante effettuato sui voli in partenza dall'aeroporto, che dal 29 di marzo verranno sospesi i voli da Pescara a Roma, poiché da quella data i relativi servizi non sono da oggi più in vendita».

Una affermazione ufficiale che però è risultata clamorosamente falsa.

E siamo all'incredibile: la notizia che dà il giornale è vera, quella che dà la società è falsa (e non sarebbe nemmeno la prima volta).

Ma quale credibilità può avere una società che agisce con queste modalità?

### **INCONTRI E ACCORDI**

Quello che appare certo è che ancora una volta Mattoscio ed i suoi conoscono retroscena che non dicono e non informano gli abruzzesi ed infatti il comunicato continua: «tale decisione, formalmente non ancora comunicata, fa seguito ad un breve confronto avvenuto nell'ultima settimana riguardo alle performance del volo ad un anno dal suo avvio. La motivazione che ha generato la decisione di interrompere parte della propria attività sull'aeroporto d'Abruzzo viene attribuita, secondo quanto riferito da Alitalia, alla consistente perdita economica che renderebbe insostenibile il mantenimento dei voli, nonostante le proposte di incentivazione e di sostegno all'avviamento che SAGA già da diversi mesi ha rappresentato ad Alitalia, al fine di individuare soluzioni commerciali atte a evitare la soppressione dei voli. Tali proposte, necessariamente rispettose delle normative che disciplinano gli incentivi ai vettori aerei nello spazio europeo, non sono state evidentemente ritenute sufficienti da Alitalia».

Quando la Saga vuole informare degli incontri, dei contenuti degli incontri e dei problemi sorti?

La trasparenza non è avvertita come un obbligo da chi gestisce l'aeroporto e nemmeno da coloro che dovrebbero controllare negli uffici della Regione e nemmeno dalla politica che nomina i componenti del cda e che continua ad avallare tale gestione che non sta che producendo grossi problemi al netto della propaganda.

Quali comunicazioni sono state inviate a Saga da Alitalia e quali problemi ci sono che Mattoscio & co conoscono e non dicono?

Di certo c'è qualcosa che ha permesso alla società di gestione di confermare la notizia ma in realtà -come aveva già scritto PrimaDaNoi.it - qualche giorno prima i voli non terminavano a marzo ma ad ottobre poiché non più prenotabili.

Di vero, come confermato, c'è un grosso attrito e malessere in Alitalia nei confronti della Saga per come sono stati gestiti in passato i rapporti con le compagnie e come sta di fatto continuando la disparità di

trattamento che è cosa, oltre che disdicevole, anche vietata dalla legge alle società pubbliche.

Il comunicato di Saga ufficiale terminava:

«Saga rimane perplessa della decisione di Alitalia per il limitato orizzonte temporale concesso all'avvio dell'investimento dei voli su Pescara, e comunque continuerà l'azione commerciale già in corso per la ricerca di altri vettori interessati ad investire sull'aeroporto, ora anche al fine di ricercare nuove modalità di servizio verso almeno un primario hub europeo».

Il volo per Fiumicino di fatto è costato diversi milioni di investimento ad Alitalia (intorno ai 20) e si stimava un rodaggio di almeno tre anni per la piena operatività e redditività per questo terminare prima sarebbe una decisione almeno illogica. Nel 2015 hanno viaggiato in 42mila e si potrebbe fare anche di più in futuro proprio per la grossa valenza che riveste Fiumicino come porta per il mondo.

## LE PRENOTAZIONI

Secondo il gruppo di amatori Pescara Spotters dal monitoraggio del sistema di prenotazione risultava solamente una momentanea sospensione dal 1 al 10 aprile. La motivazione pare sia legata alla scadenza imminente del contratto con Mistral Air che operava per conto di Alitalia alcune tratte da Fiumicino che provocherebbe una carenza di aerei a corto raggio da poter utilizzare su Pescara. Dall' 1 al 10 aprile i voli sono prenotabili con un solo volo pomeridiano operato infatti da un Airbus A319 e risultano disponibili tutte e tre le normali rotazioni giornaliere a partire dall'11 aprile prossimo fino alla stagione invernale 2016/2017 con il consueto ATR.

Naturalmente questa vicenda sommata a quella di Ryanair non fa che delineare uno scenario poco professionale e serio per chi dovrebbe prendere in considerazione di investire sull'aeroporto abruzzese che, tra quelli minori, non è di certo quello più appetibile commercialmente.

## D'ALFONSO INCONTRA ALITALIA

In un'altra comunicazione pasquale il delegato ai trasporti per la Regione Abruzzo, Camillo D'Alessandro ha voluto precisare che «nei prossimi giorni il presidente della Giunta regionale Luciano D'Alfonso incontrerà il nuovo amministratore delegato di Alitalia-Etihad per affrontare il tema del collegamento con l'aeroporto di Pescara, dopo la scelta della compagnia di cancellare in tutto il Paese, e non solo in Abruzzo, le tratte a bassa redditività, come è avvenuto anche per gli scali di Perugia e Pisa».

«Riteniamo tuttavia che ci siano ancora margini di trattativa affinché Alitalia possa riconsiderare la decisione assunta sull'aeroporto di Pescara, proprio per la nostra naturale funzione di collegamento-ponte con gli hub internazionali - ha osservato ancora il consigliere regionale Camillo D'Alessandro -. E' evidente a tutti che la scelta è legata a regole di mercato, regole che, di conseguenza, penalizzano i territori. Per questo motivo, noi dobbiamo calarci proprio nell'ottica di mercato, offrendo alla compagnia aerea idonee iniziative e servizi aggiuntivi mirati a far ritenere un collegamento profittevole, anche in ragione delle capacità di raggiungere numeri positivi, cioè l'incremento del numero dei passeggeri».

Questa propensione al dialogo e all'apertura verso la compagnia, però, non era affatto presente nella comunicazione Saga che infatti concludeva aggiungendo un altro "inquietante" tassello nell'ultima riga relativo alla ricerca di un nuovo hub europeo, come dire "niente Fiumicino e Alitalia, noi cerchiamo altri partner..."

Insomma pare che la Saga faccia davvero fatica a dialogare con Alitalia (accusata da Mattoscio di fare concorrenza sleale a Ryanair grazie al presunto acquisto a prezzo agevolato fornito dal partner arabo Etihad) e invece non faccia fatica a dare pacche sulle spalle agli "amici" irlandesi che fino ad ora hanno dimostrato di saper incassare bei milioni pubblici per offrire voli low cost.

## LE LOW COST

E le stranezze non finiscono qui perché il Piano Industriale approvato da Saga e dalla Regione, quello che

prevede addirittura l'autosostentamento di Saga senza più finanziamenti (ad oggi un miraggio) prevede una forte diminuzione delle compagnie low-cost sul nostro aeroporto mentre, invece, prevede una propensione verso le compagnie consolidate come Alitalia ed i collegamenti con i grandi aeroporti nazionali.

Allora forse si sta tradendo anche il piano industriale, quello che finora è servito a "validare" i finanziamenti erogati dalla Regione nella medesima maniera che era invece stata giudicata irregolare per ben due volte gli anni precedenti perché considerati aiuti di Stato.

Gli analisti e gli esperti del settore tuttavia reputano ancora un errore quello di «cercare un hub europeo» invece di sfruttare quello a portata di mano di Fiumicino

Ma quale compagnia collegherebbe mai Pescara con un hub Europeo e a quale costi?

Insomma l'ennesima panzana detta solo per cercare di offuscare le enormi responsabilità di chi vuole gestire una società pubblica senza confrontarsi, senza avere competenze e senza nemmeno avere l'obbligo di rendere conto ai cittadini.

