ABRUZZO SERA
www.abruzzosera.it

Aeroporto d’Abruzzo, lettera aperta di D’Alfonso al presidente della Saga Fraccastoro

15 Febbraio 2025



Riportiamo integralmente la lettera aperta di D’Alfonso al presidente della Saga Fraccastoro

ROMA – Gentile avvocato,
indirizzo questa missiva a Lei in quanto vertice della Saga, che sovrintende alla gestione dell’aeroporto d’Abruzzo, ma anche al presidente dell’Euroregione Adriatico-Ionica, perché l’aeroporto d’Abruzzo può diventare un’infrastruttura dell’Euroregione; a Ivan Jakovcic, già parlamentare europeo e titolare del dossier sull’estensione delle Reti TEN-T, che maieutizzò l’approvazione della risoluzione n. 2014/2214 (INI) del 28/10/20115 (in allegato) grazie alla quale

l'Abruzzo fu inserito nelle Reti suddette; alla Commissione di vigilanza perché, ove non si riunisca il Consiglio regionale, si può costituire una seduta di quella sintesi consiliare che è tale assise; e al direttore del quotidiano Il Centro affinché tematizzi e tenga sempre alta l'attenzione sulla questione dell'aeroporto, che non è esattamente la questione di un concerto da assicurare per qualche ora tra cocomeri, gioiosità e calura estiva, ma è la connettività aerea che permette di superare le grandi distanze e realizzare i grandi progetti. Il disinteresse palesato nei confronti dell'aeroporto dalla Regione Abruzzo a guida centrodestra ha causato diverse criticità, soprattutto negli ultimi tre anni. Ripercorriamole in rapida sintesi:

LA TELENOVELA SUL DIRETTORE GENERALE – A luglio 2022 la società aeroportuale – dopo l'uscita del dg precedente, Luca Ciarlini – aveva chiesto all'Enac di potersi avvalere per soli tre mesi di una figura temporanea nelle more della scelta del nuovo direttore. A ottobre la richiesta veniva reiterata. Il 2 febbraio 2023 la Saga ha emanato un avviso di selezione pubblica per il ruolo di direttore generale; poi lo ha ritirato. Il 26 aprile 2023, di fronte al terzo rinvio (stavolta sine die) per la selezione del nuovo dg, l'Enac ha dato 30 giorni di tempo alla Saga per decidere, trascorsi i quali sarebbe potuto scattare il procedimento di revoca della concessione di aeroporto; un fatto di una gravità inaudita. Soltanto a ottobre 2023 è arrivata la nomina di Luca Bruni. In pratica, per quindici mesi (luglio 2022-ottobre 2023) l'aeroporto d'Abruzzo non ha avuto una delle figure fondamentali per il suo funzionamento.
LA DIPENDENZA DA RYANAIR – A gennaio 2024 fu presentato un programma di rotte che nel giro di pochi mesi è stato stravolto, con improvvise cancellazioni (Varsavia) e forti riduzioni di frequenza (Torino, Barcellona-Girona, Bergamo, Dusseldorf, Malta e Memmingen), mentre pesava ancora la perdita del collegamento con Milano Linate di ITA Airways. In pratica si è scelto di affidarsi totalmente a Ryanair, che ha fatto ciò che ha voluto senza rendere conto a nessuno.
LA PESSIMA GESTIONE DEI FONDI – Nel febbraio 2024 si è appreso che la Saga ha perso 2 milioni di euro per la pavimentazione del raccordo tra l'attuale pista e gli hangar degli enti di Stato perché non è riuscita a formalizzare l'Obbligazione Giuridicamente Vincolante entro il 31 dicembre 2022. In pratica, soldi della collettività buttati al vento perché non si è riusciti a completare l'iter burocratico previsto dalla normativa per poter utilizzare i finanziamenti.
L'INAUGURAZIONE FARLOCCA DEI LAVORI PER LA PISTA – Sempre a febbraio 2024 il presidente romano – con le elezioni regionali alle porte – ha pensato bene di inscenare una inaugurazione-farsa del cantiere per l'allungamento della pista dell'aeroporto, un'opera
finanziata nel 2016 dalla giunta regionale di cui ero presidente. Proprio in questi giorni una relazione della Saga ha svelato che al momento della carnevalata non era ancora stato firmato il contratto d'appalto, non era ancora stato consegnato il cantiere e non erano ancora state stipulate le polizze assicurative. Dunque si è trattato di un atto palesemente antigiuridico, ma non solo: quella messinscena non aveva alcun presupposto di verità poiché i lavori sono iniziati soltanto tre mesi dopo, e molto probabilmente – ma questo lo valuteranno le autorità competenti, cui inoltrerò un esposto – era persino illecita in quanto mancante di qualsiasi requisito di sicurezza.

PASSEGGERI IN CALO – A gennaio del 2024 – presentando i voli della stagione estiva – il presidente viandante della giunta regionale aveva preannunciato il superamento del milione di passeggeri entro

l’anno. Purtroppo per lui si è rivelata farlocca anche questa previsione: al 31 dicembre 2024 l’aeroporto si è fermato a quota 843.696, ovvero 25.149 passeggeri in meno rispetto al 2023, con un calo del 2,9% che stride davanti al +11% della media nazionale e al +15,8% fatto registrare dallo scalo concorrente di Ancona. Poche settimane fa il presidente della Regione ha reiterato l’annuncio sul superamento del milione di passeggeri entro quest’anno: a questo punto è d’obbligo fare gli scongiuri.
CINQUE MESI SENZA UNA GUIDA – Il cda della Saga è scaduto il 30 giugno 2024 ma, a causa di contrasti nella maggioranza sui nomi da proporre, il rinnovo dei componenti è stato effettuato dalla Regione soltanto il 1° dicembre: in pratica l’aeroporto è rimasto per 150 giorni senza una guida, proprio nel periodo in cui l’emorragia di passeggeri era più forte.
– Questi sono i risultati di una gestione più orientata al passerellismo (vedi l’inaugurazionefarsa del cantiere per l’allungamento della pista) che alla concretezza. Per fortuna adesso a capo della Saga c’è una persona capace come lei, che non è aduso a distrazioni.
IPOTESI STRATEGICHE PER UN AEROPORTO VERAMENTE PERFORMANTE: 1) si promuova un Consiglio regionale riguardante il piano strategico dell’aeroporto, il suo ingrandimento, la sua relazione funzionante con lo spazio militare attiguo; 2) si avvii una ricerca di operatori della grande trasportistica – ad esempio Poste, Alibaba, Amazon – per aumentare gli introiti da poter riutilizzare per attrarre nuovi vettori e potenziare la capacità di connessione dello scalo, riuscendo a far basare a Pescara la nuova fase della connettività aerea dell’Euroregione Adriatico-Ionica; 3) si colleghi la struttura al sistema ferroviario attraverso una fermata dedicata, precisando la progettazione pensata da troppo lontano che ci ha rifilato Italfer, costosissima e senza appropriatezza progettuale, somigliando sempre di più a certe società nostrane di comunicazioni, a rilevantissima fattura di rapacità, al posto della più performante capacità di elaborazione tecnica.

PS: per onestà intellettuale dobbiamo riconoscere una situazione di merito circa i voli per Praga e Kaunas, che di sicuro fanno piacere a una nota Fondazione di origine bancaria e alsuo presidente, con espressione ripetuta di emozioni che devono essere liberate – *On. Luciano D’Alfonso* –