



di Maurizio De Tullio

Come, quando
e perché l'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia ha perso l'occasione storica per un
suo migliore e generale sviluppo? La scheda presente su *Wikipedia* ne fa cenno, e il
riferimento è al 1975, ma non
approfondisce come andarono realmente le cose.

La vulgata
generale attuale, invece, è tutta concentrata sulle responsabilità addebitate
in tempi molto più recenti "ai baresi", da Vendola in poi. Ma andiamo a ritroso
nel tempo, perché è lì che si annida, a mio avviso, la colpa di non aver saputo
e voluto osare, quando potere politico e finanziamenti non mancavano di certo.

L'attivazione
del "Gino Lisa" per voli civili si deve all'intraprendenza di un liberale
d'altri tempi, l'avvocato Carlo Cavalli. Col suo impulso la Camera di Commercio,
di cui fu presidente, alla fine degli anni '60 si prese l'onere, economico e
tecnico, di avvicinare Foggia al resto d'Italia.

Nel 1971,
alla vigilia del collaudo della struttura (che, fra annessi e connessi, venne a
costare circa un miliardo e 200 milioni dell'epoca), il nuovo Presidente della

Camera di Commercio, Gianni Sacco, preannunciò alcune soluzioni che avrebbero in breve potenziato l'aeroporto foggiano: il passaggio della concessione dall'ITAVIA all'ATI (che avvenne poco dopo), quindi l'avvio dei collegamenti con Tremiti, che solo dopo qualche anno presero corpo con i voli in elicottero (inizialmente si era pensato a collegamenti attraverso l'uso di aerei anfibi) e infine - incredibile! - la costruzione di una seconda pista per l'atterraggio e il decollo dei jet.

L'"Operazione

Gino Lisa", con alti e bassi, durò fino al 1975 quando i voli furono sospesi in seguito all'interruzione del servizio anche da parte dell'ATI. Nel frattempo le spese di gestione erano lievitate divenendo il tutto oneroso per una gestione a esclusivo indirizzo camerale.

Ma il grido

d'allarme non era stato lanciato quell'anno. Se ne era fatto carico il nuovo Presidente della Camera di Commercio, Gianni Sacco, che già due anni prima aveva sollecitato una risposta collettiva alle Istituzioni. Che non arrivò, almeno non subito e non nella direzione auspicata.

Se ne fece

carico, invece, la neonata "giunta rossa", quella social-comunista presieduta da Franz Kuntze, anche se non subito (poiché essa si insediò nel 1976) ma quasi allo scadere, col sontuoso e realistico - e in gran parte approvato e realizzato - "Progetto Capitanata anni

Ottanta", varato nel 1981 e che resta, a mio parere, un esemplare manuale del moderno amministratore pubblico. Ma di ciò ne riferirò più avanti.

Piuttosto, se

qualche giovane avesse voglia di entrare in politica, di spendersi con passione e impegno autentico per il miglioramento delle condizioni di vita del proprio territorio, dovrebbe leggersi quel Programma, tuttora in rete cliccando questo indirizzo, e imparare cosa significhi fare politica:
http://www.bibliotecaprovinciale.foggia.it/capitanata/1980_1982/1980-1982pdf_parte1/1980-

1982_pI_40-74_Kuntze.pdf

Quando la

Camera di Commercio si rese conto delle enormi difficoltà di gestione della struttura, privata dei voli anche per l'impedimento del suo sviluppo in termini di limitatezza della pista, provò a istituire l'Azienda Speciale che avrebbe dovuto gestire la struttura aeroportuale foggiana. Chi vi aderì? Ancora la Camera di commercio, l'E.P.T. (Ente Provinciale per il Turismo) e l'Assindustria, ma non Comune e Provincia di Foggia, Regione Puglia e l'Area di Sviluppo Industriale.

Ma la cosa

che più sorprende è una certa tempistica... in negativo. Negli stessi giorni in cui ciò accadeva - e parliamo di giugno del 1977 - a Bari il presidente di quella Amministrazione Provinciale lanciava l'appello e l'invito per la costituzione di un consorzio pubblico per salvare l'aeroporto di Bari.

A descrivere

queste circostanze è un articolo di Franco Russo, un giornalista foggiano che finì per dirigere la "Gazzetta del Mezzogiorno" di Bari per alcuni anni, per poi finire in una vicenda giudiziaria che lo vide coinvolto. Ma

quando lavorava nella redazione foggiana non mancava di sollecitare politici e amministratori, ricordando loro compiti, doveri e responsabilità verso una gestione oculata e intelligente del territorio, come nel caso del "Gino Lisa".

Riprendo, in

proposito, le parole del caporedattore foggiano: *"Un aeroporto che avrebbe dovuto costituire (poteva e può costituire) il*

vanto di una provincia, di quella classe dirigente che l'amministra e governa, è diventato la vergogna di quella stessa classe politica a tutti i livelli,

senza distinzioni di colori o ideologie. Serve ancora spiegare quale incidenza può avere - ed ha - un aeroporto nell'economia di una zona? Serve ancora spiegare quali immediati vantaggi tutti i comparti produttivi possono ricevere

dalla presenza di un aeroporto?”.

Franco Russo

va giù duro anche più avanti, quando denuncia le colpe di una classe politica e imprenditoriale locale incapace o negligente nell'affrontare le sfide giuste, incapace perché agisce senza programmazione e con insensibilità. E lo spiega così: *“Questa terra aveva grandi prospettive con la sua prima industria, cioè l'agricoltura; si è tentata una diversificazione con un salto da record olimpionico ineguagliabile nel tempo passando ad una industrializzazione tecnologicamente avanzata”. ... “Una volta, una volta sola, un ente promozionale qual è la Camera di commercio, per intuizione del suo presidente, il liberale avv. Carlo Cavalli riesce a realizzare una struttura come quella esistente al “G. Lisa” e fallisce anche questa, non si può parlare di... sfortuna”.*

Negli anni

precedenti il 1977 si discuteva di come potenziare l'aeroporto foggiano: allungamento della pista o, come accennato in precedenza, realizzazione di una nuova, nella stessa area. Questo progetto, già realizzato, pur inviato a Roma, al competente Ministero, restò per altrettanti anni lettera morta, chiuso in qualche cassetto. Non così - scrive Franco Russo - per un altro progetto, relativo alla realizzazione, *ex novo*, addirittura di un aeroporto internazionale nella zona di Amendola. Questa operazione si giustificava in due modi: da un lato, ovviamente, il rilancio, in chiave di potenziamento e sviluppo, dello scalo foggiano e dall'altro fungere da supporto alla prevista realizzazione dello stabilimento Aeritalia, anche se a quel tempo sembrava un progetto destinato a non vedere mai la luce, nonostante i primi miliardi già impegnati.

Di Vincenzo

Russo, per decenni autentico *'ras'* della politica (democristiana) di Capitanata, più volte deputato, Sottosegretario e una volta anche Ministro, si può dire tutto il male che si vuole ma non che l'Aeritalia (oggi Alenia) non sia stata una scelta strategica

vincente, anche alla luce della realtà odierna. E l'idea di un grande scalo, nella piana tra Foggia e Manfredonia, avrebbe probabilmente chiuso ogni polemica e rilanciato definitivamente il "Gino Lisa" in un contesto più maturo, con una pista dalle dimensioni giuste, fuori dal perimetro urbano di Foggia, aperta ad un agevole traffico veicolare per le mete turistiche.

Ma tutto ciò

non avvenne e gli aerei smisero di volare, da e per Foggia, nel 1975. A onor del vero, occorre raccontare una pagina di storia, politica e non, apertasi qualche anno dopo. L'ho accennato in apertura.

Detto del

silenzio colpevole di quegli anni, quelli compresi tra il 1975 e il 1981, e dell'inerzia che spesso contraddistingue l'agire di amministratori e politici locali, ieri come oggi, eccoci all'affacciarsi di una figura di politico e di una Giunta Provinciale capaci di lasciare il segno positivo in questa problematica terra di Capitanata: la "giunta rossa" del quinquennio 1976-81, guidata dal comunista avv. Francesco (detto Franz) Kuntze. L'unico che lo possa in parte ricordare credo sia stato Antonio Pellegrino, primo presidente di Provincia eletto direttamente dai cittadini, nel 1994.

Dopo

ulteriori anni di dibattiti e polemiche sull'inattività dei voli e sui costi di gestione dello scalo foggiano, alla fine del 1980, nella Relazione al Bilancio di Previsione dell'Ente per il 1981, il Presidente Kuntze esplicitava la posizione della Provincia: *"Com'è noto*

l'Amministrazione Provinciale di Foggia ha assunto come propria la battaglia per il ripristino dell'Aeroporto Gino Lisa. A tal fine questa Amministrazione ha provveduto alla redazione dello statuto di una costituenda struttura consortile - cui hanno già dichiarato la loro adesione di massima altri enti territoriali - che dovrà rilanciare, qualificandolo, lo scalo foggiano. Questa Amministrazione Provinciale ha già provveduto a stanziare le somme rispettivamente di Lire 20 milioni come quota associativa al costituendo consorzio e di Lire 3 miliardi per la realizzazione della pista."

Questo è quanto è accaduto prima, il resto è storia nota e più recente, fatta di accuse e controaccuse, di acrimonia e ritardi, di 'sviste' e complotti con una sola regia: Bari, secondo i populistici foggiani, con in testa il popolo della "Moldaunia".

Un periodo storico, quello che ho cercato di ricostruire fino al 1981 per sommi capi, indubbiamente diverso da quello attuale, sia dal punto di vista politico che economico, imprenditoriale e giornalistico.

Un periodo che potrebbe, proprio a partire dal 1981, spiegare meglio l'amico e collega Inserra, che proprio tra la fine degli anni '70 e l'inizio degli '80 ebbe il privilegio di lavorare prima nella grande squadra della "Gazzetta del Mezzogiorno" di Foggia e poi all'Ufficio Stampa della Provincia, Ente al quale proprio in questi giorni sta per dare l'addio, dopo circa 35 anni di onorata carriera. (m.d.t.)

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



Galante:
"L'importante contributo della stampa alla democrazia in Capitanata"



La vera storia dell'aeroporto Lisa, e del suo sviluppo mancato (di Maurizio De Tullio)

Castrignano:

“Qualcosa comincia a muoversi sotto il cielo della Capitanata”



Fabio Porreca, rondine che annuncia la primavera?



Gino Lisa e Via: ecco la verità

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 14