Aeroporto Lisa, banco di prova della buona politica

Author : Geppe Inserra

Date : 31 Gennaio 2013



Mi scrive Maria Luisa d'Ippolito, capo delegazione del Fai (Fondo Ambiente Italia) di Foggia:
Salve, alla luce dei fatti degli anni trascorsi e delle novità introdotte da Passera, fra le tante domande che mi pongo e ti pongo: quale sarà il ruolo futuro di AdP, anche alla luce della convenzione e del Decreto interministeriale, per me introvabili (? !) nei vari siti istituzionali consultabili , ma che notoriamente riguarda tutti gli aeroporti pugliesi? La recente ricerca di soci lanciata dalla Regione Puglia è il segno chiaro che, messi in sicurezza gli aeroporti di Bari e Brindisi sui quali ha impegnato un mare di risorse, ora l'Ente sta tirando totalmente i remi in barca e freme per liberarsi del peso e degli oneri dei due scali posizionati in territori di scarso interesse politico, con tante grane e poche virtù ? Gradirei una tua nota in merito.

Mluisa d'Ippolito

* * *

Gli interrogativi che poni sono seri. Non siamo ancora in grado di capire quale potrà essere il costo della "regionalizzazione" di buona parte degli aeroporti italiani prevista dal progetto del ministro Passera. Saranno in ogni caso costi pesanti, che andranno a scaricarsi sui bilanci delle regioni – già provati, soprattutto quello pugliese, dai costi della sanità – e degli enti locali, falcidiati da anni di finanziarie e di *spending review* che hanno reso problematica perfino l'ordinaria amministrazione.

E’ veramente sconcertante l’atteggiamento del governo che prima toglie ossigeno alle autonomie locali, poi pretende che gestiscano funzioni complesse e costose, in un processo di decentramento alla rovescia, nel senso che alla periferia vengono assegnati compiti e funzioni nuovi, ma senza la relativa dotazione finanziaria.
Per quanto riguarda il Gino Lisa, alla beffa dei ritardi con cui si sta procedendo alla realizzazione dei lavori di allungamento della pista, si aggiunge il danno di un declassamento funzionale che in prospettiva sembra destinato addirittura ad aggravare i costi di gestione. Un aeroporto limitato al solo traffico turistico nazionale, senza voli di linea, come pare di capire dalle anticipazioni circolare sul progetto di Passera, è destinato a funzionare nella migliore delle ipotesi cinque mesi all’anno. E negli altri sette? Chi paga il costo dei dipendenti, delle utenze, delle forniture e così via dicendo?
Nel nuovo scacchiere disegnato dal Ministro, il ruolo di Adp (Aeroporti di Puglia, la società aeroportuale regionale) è tutto da verificare. Una cosa è gestire gli aeroporti, altra acquisirne la proprietà ed accollarsi (almeno per quanto riguarda Foggia e Taranto) i costi di gestione di cui fino ad oggi si è fatto carico lo Stato. Ma a ben vedere, come già ho scritto ieri, non tutto il male viene per nuocere. Giocoforza l’incidenza degli scali “minori” nel bilancio generale di Adp dovrà crescere, e sensibilmente. Un pregio il piano di Passera ce l’ha: sancisce infatti un sistema aeroportuale complesso (denominato come sistema dell’Adriatica Meridionale) che prevede la sopravvivenza di tutti i quattro aeroporti pugliesi.
Molto – forse tutto – dipenderà da come la classe dirigente foggiana giocherà la partita. E’ vero che i precedenti non inducono a un particolare ottimismo, come dimostra l’amara vicenda dell’allungamento della pista, su cui si cincischia ormai da anni. Ma è forse ora di farla finita con i piagnistei sul “baricentrismo”. Rivendicare, perseguire ed ottenere il rispetto dei diritti della Puglia Settentrionale è un dovere sacrosanto, sia della classe politica provinciale, sia di quella regionale. Ma in politica le cose non sono mai tutte bianche o tutte nere, posseggono tante sfumature di grigie.
Per ottenere il giusto peso in Puglia, dobbiamo meritarcelo. Attraverso la politica, che proprio per questo non va demonizzata, ma agita.