

Mondo Gino Lisa boccia il parere del NNVIP sull'aeroporto Lisa:  
“una decisione ideologica”



*Mondo Gino Lisa* è tra le associazioni che seguono con la maggiore cognizione tecnica la causa dell'aeroporto di Foggia. Tanto per dirne una, è stata proprio l'associazione a sostenere la tesi della necessità dell'allungamento dell'attuale pista, convincendo - con una serie di molto fondate motivazioni tecniche - quanti invece propugnavano l'ipotesi della realizzazione di una nuova pista, ortogonale rispetto a quella attuale (avrebbe avuto minor favore di vento, problema non secondario vista la predilezione del buon Eolo per la piana del Tavoliere).

Nel confronto sempre piuttosto acceso che si registra ogni volta che si parla dell'aeroporto, quelli di *Mondo Gino Lisa* si sono sempre contraddistinti per la pacatezza dei toni, ma anche per la capacità di affrontare i problemi prima di tutto sotto il versante tecnico.

Giustamente, così come ha rilevato anche *Lettere Meridiane*, l'associazione coglie tra i rischi che stanno perturbando l'orizzonte di rilancio del Lisa, non solo la questione della possibilità che il ricorso al finanziamento comunitario possa infrangere le norme sugli aiuti di Stato, ma anche la bocciatura del progetto decretata dal NNVIP (Nucleo di Valutazione degli Investimenti Pubblici), organismo indipendente della Regione il cui parere non è vincolante, ma la cui decisione negativa non è certamente un buon viatico per la realizzazione del progetto.

*Mondo Gino Lisa* scende dunque un campo con una presa di posizione molto articolata, pubblicata ieri sul sito dell'associazione. Eccone il testo.

\* \* \*

Proviamo a riassumere la nostra valutazione sull'esito emesso dalla commissione regionale che si espressa per il «no» all'allungamento della pista del Gino Lisa.

Dal nostro punto di vista il documento emesso risulta molto superficiale, assente di richiami concreti, contenente persino dati sbagliati, osservando che in esso si parla addirittura di allungamento della pista sulla testata sud, quando in realtà l'intervento riguarda la testata nord.

Evidenziamo, inoltre, altre tipologie di criticità: quella che la stessa commissione denomina come “generale” si basa su considerazioni più “di pensiero” che “concrete”. Leggendo il contenuto, la domanda che nasce spontanea è «su che basi è stata fatta l'analisi sul bacino di utenza, influenza dell'aeroporto e comparazione rispetto agli aeroporti limitrofi se a Foggia non si è mai volato sul serio e nelle vere condizioni che hanno tutti gli aeroporti, come ad esempio quello di Bari?». Se si considerano poi i riempimenti dell'epoca Darwin, nel complesso e con un occhio approssimativo e superficialmente possono essere fatti passare come esigui, ma se si considerano gli stessi in rapporto al numero di passeggeri trasportabili, siamo sicuri che il valore ottenuto sia tanto più basso rispetto alla media di Bari?

A Foggia sono stati spesi 18 mln di euro in tre anni per volare ed ottenere quei valori di riempimento. Ma la maggior parte di questi sono proprio la conseguenza del costo del superamento di quel “gap” infrastrutturale del Gino Lisa che si vuole superare con l'allungamento della pista! Questi costi dipendono infatti principalmente dalla lunghezza della pista, che impedisce l'operativo di velivoli più economici e di mercato. Quei 18 milioni di euro hanno dimostrato che la limitata lunghezza della pista rappresenta un “costo” per rendere su mercato l'esercizio dell'aeroporto di Foggia, che ricordiamo essere un'infrastruttura aperta ed attiva, in cui lavorano delle persone e che Aeroporti di Puglia non ha mai voluto nemmeno chiudere. Ovvero vanno sommati i costi di esercizio e quelli per pagare i dipendenti e tutti i servizi minimi correlati.

Quindi, o l'aeroporto lo chiudiamo definitivamente e per sempre, a condizione che venga raso al suolo ed impedendo a chiunque (VIP, politici, elicotteri, ecc...) di atterrare nell'intera provincia di Foggia e obbligando la “sfacchinata” di andare fino a Bari (ad esempio da Vieste), di costruire qualsiasi tipo di edificio all'interno del sedime e costruendo un bel parco pieno di alberi e di panchine con un'unica fontana al centro, oppure lo scalo lo rendiamo realmente funzionante.

Ritornando al discorso, non ci dimentichiamo però che, nel corso degli ultimi 10 anni, si sono spesi molti milioni di euro in più per far raggiungere a Bari i suoi attuali valori di

riempimento degli aerei (vedi prima su tutte Ryanair) ed i totali di passeggeri annuali... La domanda è: se Ryanair andasse via quanti passeggeri in meno registrerebbe l'aeroporto di Bari? E allora anche Bari ha dei "costi" per mantenere almeno alla pari il totale di passeggeri anni e dunque giustificare lo sproposito di opere che sono state fatte in quello scalo!

L'aerostazione del capoluogo pugliese è stata di recente costruita ex novo con fondi anch'essi europei. Ma si continua ancora ad ampliarlo. Nel complesso di 81 milioni di euro chiesti come fondi Fas ed approvati dal CIPE ci sono ancora opere per ingrandire l'aeroporto (annettendo persino l'ex area militare per farne un "Terminal 2") ed allungare la pista. Come mai nessuna commissione si è mai fatta sentire o opposta nell'utilizzo di fondi europei a Bari?

Beh, nel caso dei fondi del CIPE, la parte di Bari e di Brindisi sono stati separati e fatti (volutamente?) passare per "lavori di sicurezza". Qualcuno però dovrebbe spiegarci che cosa centri la "sicurezza" con ampliare l'aerostazione ed allungare la pista. Perché se ci fosse qualche correlazione, allora vorrebbe dire che ad oggi l'aeroporto non è mai stato sicuro e dunque non avrebbe potuto operare! Ma evidentemente ha operato. Inoltre, la pista del Gino Lisa andrebbe allungata anch'essa per "ragioni di sicurezza", così come ampliata l'aerostazione!

Se contiamo quanto si è speso negli ultimi 10 anni per rimodernare (e costruire ex novo) l'aeroporto di Bari, si raggiungono cifre vertiginose: un totale di più di 300 mln di euro. La domanda è ancora: «perché lì mai nessuna commissione si è espressa negativamente?». Erano davvero necessari questi ultimi ampliamenti, considerato che ad oggi il terminal di Palese è in grandezza paragonabile a quello di Milano Linate e Napoli Capodichino? Dov'è l'evidenza? L'aeroporto di Bari nel 2012 ha registrato 3.764.544 pax, Napoli 5,8 milioni, Milano Linate 9.238.611. Le cifre parlano e sentenziano da sole: si è speso uno sproposito per raggiungere risultati deludenti!

Qual è il valore del rapporto costo/beneficio nell'ampliare ulteriormente un aeroporto che ad oggi fa meno di metà e di un terzo di altri scali con terminal paragonabile come Napoli e Milano Linate? Per di più, questi ultimi due, non hanno nemmeno una ferrovia o una metropolitana che li raggiunge... Mentre a Bari si è pensato di costruirne una ex novo, in trincea, quando in realtà nelle vicinanze dello scalo c'erano già almeno 4 stazioni (ferroviarie e metropolitane) raggiungibili in meno di un chilometro e, magari, con un

semplice servizio di navetta!

Forse, le logiche che non riusciamo a comprendere seguono strade diverse da quelle dichiarate. Questa è l'idea che noi ci siamo fatti. Ma siamo pronti a discuterne, qualora qualcuno ci spieghi, per bene e documentando, in che cosa ci sbagliamo.

Sta di fatto che la Regione Puglia lo scorso anno, a suon di trombe, ha decretato la vendita ai privati di Aeroporti di Puglia. Ma ad oggi nessuno ancora si è fatto vivo. Come mai?

Mondo Gino Lisa

Facebook Comments

## Potrebbe interessarti anche:



Quando Foggia stava per diventare un hub internazionale di voli cargo



L'Aeroporto Gino Lisa, infinita tela di Penelope...



Condannati al declino: gli schiaffi alla Capitanata di

## Mondo Gino Lisa boccia il parere del NNVIP sull'aeroporto Lisa: “una decisione ideologica”

Autostrade e  
Trenitalia



Disastro Lisa, a  
settembre più  
movimenti che  
passeggeri

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 25