

Aeroporti: perché Taranto ha sconfitto Foggia

Author : Geppe Inserra

Date : 4 Ottobre 2014



Non è il caso di far polemica sulla mancata inclusione del Gino Lisa tra gli aeroporti d'interesse nazionale. È piuttosto il caso anzi di capire. Partendo dal dato di fatto che se qualcuno, l'anno scorso, avesse pronosticato che il piano nazionale degli aeroporti avrebbe assegnato alla Puglia tre scali, ben pochi avrebbero previsto che Foggia sarebbe rimasta fuori, a vantaggio dello scalo tarantino di Grottaglie. Invece è successo. Come inquadrare precisamente lo *sgambetto* della provincia ionica alla Capitanata? Si tratta dell'ennesimo episodio di quella esasperata competizione tra i diversi territori che sta caratterizzando da qualche anno la Puglia (minandone l'unità e l'identità), o c'è dell'altro?

Un qualche indizio arriva se valutiamo la coerenza delle scelte del Ministero, con la filosofia del piano degli aeroporti annunciata dallo stesso Ministro Lupi nel suo blog, su cui nello scorso mese di marzo scriveva: *"L'Italia non sarà più il Paese dei cento aeroporti dove scali a pochi chilometri di distanza si fanno concorrenza l'uno con l'altro. Si inizia a ragionare in termini di sistema."*

Le scelte del piano almeno per quanto riguarda la Puglia sono del tutto incoerenti con questa impostazione: l'aeroporto di Bari Palese dista 121 chilometri da quello di Grottaglie e 125 da quello di Brindisi. E questi ultimi sono tra di loro distanti soltanto una sessantina di chilometri. In un ristretto triangolo di un centinaio di chilometri sono insomma concentrati ben tre aeroporti, con tanti saluti a quella logica di sistema che Lupi aveva detto di voler tutelare.

Se però la scelta è caduta su Taranto - ammesso che sia mai stato veramente in gioco il Gino Lisa - una ragione deve pur esserci. La chiave va cercata nelle condizioni che il piano poneva perché uno scalo potesse essere ritenuto di interesse nazionale.

Un aeroporto è considerato di interesse nazionale - si legge sempre nel blog del ministro - a due condizioni:

1. *che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione (es. aeroporto prevalentemente destinato al traffico merci, city airport, ecc.) Forme di alleanze di rete o sistema tra gli aeroporti saranno considerate elemento prioritario ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale;*
2. *che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, purché in un arco temporale ragionevole.*

L'inserimento di Taranto nelle previsioni del piano nazionale degli aeroporti non è scelta maturata all'ultima ora, in quanto faceva parte delle previsioni fin da marzo scorso. L'impressione è che a favore dell'aeroporto ionico abbia giocato la sua specializzazione di *aeroporto prevalentemente destinato al traffico merci*. La situazione dei voli di linea, a Taranto, è perfino peggiore di quella di Foggia. L'aeroporto Arlotta (recentemente ribattezzato Magna Grecia) è però lo scalo di riferimento del polo aerospaziale pugliese.

Nel vicino stabilimento Alenia vengono prodotte le fusoliere in fibra di carbonio del Boeing 787 che vengono inviate a destinazione utilizzando i Boeing 747-400 LCF cargo. Proprio per consentire l'atterraggio e il decollo di questi pesantissimi aeroplani (che sono stati modificati proprio per poter trasportare le fusoliere), la pista dell'Arlotta venne allungata e portata a 3.000 metri: è una delle più lunghe d'Italia.

Il piano nazionale degli aeroporti ha premiato la vocazione cargo di questo scalo, per il quale nel recente passato si sono ipotizzate anche altre possibili destinazioni, non gradite dalla cittadinanza, come quella di poter diventare una base di test per i droni.

È amaro dirlo, ma bisogna ammetterlo: lo scalo ionico aveva tutte le carte in regola per ottenere il riconoscimento quale aeroporto d'interesse nazionale. Pensare alla possibilità di un quarto aeroporto d'interesse nazionale per la Puglia non era certamente un sogno proibito, ma si sarebbe dovuto operare con ben altra efficacia da parte delle istituzioni a ciò preposte. Tanto per dire, la coerenza del Lisa con i parametri fissati dal piano avrebbe dovuto essere dimostrata con appositi studi. Quando il presidente della Camera di Commercio, Fabio Porreca, incontrò il Ministro Lupi per chiedergli di recuperare Foggia tra gli aeroporti d'interesse nazionale, questi rispose che era necessario presentare una richiesta formale. Non sappiamo neanche se sia mai stata effettivamente presentata, non ci sono stati studi che dimostrino che il Lisa possiede i parametri necessari per essere ritenuto scalo d'interesse nazionale.

Tutto questo conferma il limite delle strategie pro-aeroporto finora messe in campo dal territorio. Da parte della società civile, c'è il lodevolissimo impegno del Comitato Vola Gino Lisa, dell'associazione Mondo Gino Lisa e del gruppo Facebook Basta chiacchiere Aeroporto che spesso e volentieri suppliscono alla mancanza di una visione progettuale. Però manca una cabina di regia (istituzionale e politica) in grado di immaginare e costruire il futuro dell'aeroporto foggiano.

Si va avanti a colpi di dichiarazioni roboanti, di polemiche al vetriolo, di comunicati stampa. Ma non basta più.