

 Print  PDF  Email



Michele Casalucci e Leonardo Cibelli offrono un punto di vista diverso sulla questione dell’aeroporto e più in generale del trasporto aereo. Il punto di vista – molto approfondito – è quello del rapporto tra l’infrastruttura aeroportuale e la più generale questione dell’economia provinciale, con particolare riferimento al comparto – il turismo – maggiormente interessato dallo sviluppo del traffico aereo.

L’approccio di Casalucci e Cibelli dovrebbe caratterizzare tutte le discussioni che riguardano il futuro del territorio, che vanno viste nel loro assieme.

L’articolo è stato pubblicato sul bel blog *Circuiti della memoria*, la cui lettura suggerisco a quanti sono interessati alle vicende sociali e politiche degli ultimi decenni (ma anche un po’ più remote) in Capitanata. Viene ripreso su *Lettere Meridiane* per gentile concessione degli autori.

\* \* \*

Nuovamente e in più luoghi vediamo svilupparsi una discussione intorno alla questione della realizzazione (o estensione, o ingrandimento, o altro che dir si voglia) di un aeroporto nella città di Foggia.

La domanda ci è sorta spontanea. E’ possibile tirarsi fuori dalle secche della vichiana questione che ad intervalli regolari, ovvero senza mai esaurirsi torna a battere su questo tema; ed insieme è matura una discussione su altro, che abbia le stesse finalità relative all’oggetto del dibattito in corso ( e cioè il turismo, lo “sviluppo”, la valorizzazione dell’economia del territorio)?

Una necessaria premessa. Questo scritto non nasce dall’analisi

attenta delle dinamiche economiche e dalla osservazione analitica di dati e tabelle, cosa che a noi piace molto quando ci avviciniamo a studi che riguardano l’economia di un territorio; purtroppo in questo caso non abbiamo potuto farlo e ci rimettiamo a quanti hanno su questo raccolto dati e circostanziate osservazioni. Il presente scritto nasce da una amena discussione nata durante una peripatetica passeggiata dei due estensori sottoscritti.

Anzitutto: un aeroporto è necessario per il “take off” di una economia del territorio circostante e per il suo sviluppo ?

Premesso che parlare di “sviluppo” in questa contingenza storica ci pare un esercizio da illusionisti e non già da persone che comprendono la drammaticità della situazione attuale, sulla quale fiumi di inchiostro ed effluvi di parole sono state scritte e dette da certificati economisti di statura internazionale (nobel compresi) al fine di descrivere una situazione estremamente pesante di crisi perdurante dalla quale non si uscirà con mere politiche di aggiustamento (figuriamoci con un aeroporto !); vediamo se almeno la realizzazione di una simile infrastruttura potrebbe essere in qualche modo utile al territorio.

Quello che non ci persuade del tutto è l’ipotesi (mai del tutto esplicitata e tuttavia ricorrente), non soltanto a proposito dei ragionamenti fatti sull’aeroporto, ma ogni volta che i diversi attori locali argomentano a proposito di infrastrutture, che queste “producano” lo sviluppo. Detto in altri termini, non ci convince l’ipotesi che la crescita economica di questo territorio, sia frenata da una carenza di infrastrutture.

La letteratura specializzata e l’osservazione di diversi casi di sviluppo locale ci consentono infatti di dire che, salvo che nelle prime fasi di sviluppo, la creazione di infrastrutture di trasporto non comporta di per sé una accelerazione della crescita o l’eliminazione dei

vincoli che la rallentano.

A stadi diversi da quelli del “decollo” gli investimenti sulle infrastrutture di trasporto risultano rilevanti qualora, con o senza di esse, emergono evidenti vantaggi in termini di velocità e/o economicità dell’accesso, ampiezza dell’area servita e volumi della domanda.

Gli studi specializzati e una semplice verifica indicano che la realizzazione di un aeroporto, “potrebbe” essere utile, ma va verificato quali connessioni attivi un simile strumento in termini di domanda aggiuntiva o di maggiore economicità del servizio e quindi che capacità abbia di spostare la domanda esistente (di trasporto), verso quella aeroportuale.

Va da sé che la presenza di un aeroporto di livello a Bari, la presenza di uno snodo ferroviario come quello esistente qui a Foggia, la dimensione e il peso (purtroppo negativo) che ha il trasporto privato (leggi uso della propria auto), la rilevanza progressiva del trasporto su gomma (pubblico, semi-privato, semi-pubblico e privato) per distanze anche significative (partenze settimanali da e per numerose località tedesche, francesi, rumene, polacche ecc., oltre a comuni del centro e nord italia), rendono questa necessità assolutamente relativa.

Considerare “potenziali utilizzatori” le migliaia di persone che annualmente visitano o attraversano il gargano e/o le zone circostanti, considerandone sic et simpliciter il numero, senza prendere in considerazione la domanda relativa alla qualità, finalità, obbiettivi ed aspettative di questo gran numero di turisti, mi pare fuorviante. Troppo vasta è la casistica e la domanda per poter “veicolare” anche solo una parte di questo flusso attraverso un aeroporto del tipo di quelli da insediare (o re insediare) a Foggia.

C’è chi “chiede” un turismo religioso, chi un turismo balneare, chi un turismo “ambientalista”, chi uno gastronomico, chi musicale, chi

naturalista, chi alternativo, chi vuole “fare un giro” e chi si vuol fermare per una settimana e così via all’infinito, quanti sono i casi degli individui. Senza considerare che vanno ormai per la maggiore “operatori turistici soft”, che cioè organizzano luoghi di soggiorno, visite, soggiorni, permanenze e spostamenti, proprio in funzione delle esigenze e delle domande individuali dell’utilizzatore finale, mettendo a sua disposizione strumenti e vettori diversi finalizzati alla “massimizzazione” delle esigenze individuali e delle volontà personali di ciascun fruitore.

C’è poi il problema del “tempo” in cui questo flusso turistico si svolge, e già questo è problema da tempo e realmente di chi affronta i problemi della gestione di strutture turistiche, della loro funzionalità e della loro redditività; argomenti rispetto ai quali la realizzazione o meno della struttura aeroportuale appaiono assai secondari.

Laddove il flusso risulta aggregato, i grossi tour operator agiscono in proprio ed organizzano per loro conto i vettori più utili e funzionali; “creano” loro i vettori finalizzati all’obbiettivo dell’utilizzo delle proprie strutture o comunque al raggiungimento dell’“utilità” (nel senso di utile economico e finanziario) che si sono prefissati.

Altrimenti ci spiegate (è solo un esempio), perché gli alberghi di S.Giovanni Rotondo continuano ad essere sottoutilizzati? E qualcuno pensa che un aeroporto valga più della canonizzazione prima e della santificazione dopo di Padre Pio? Il flusso di quel luogo, il turismo religioso, è regolato da una parte dalla esistenza del grande Ospedale, dall’altro da un controllo dei grossi operatori sui principali flussi.

Le beghine, si sa, non hanno molti soldi, e certamente, per venire da Bergamo a qui fanno prima e meglio a fittare un autobus che non prendere un aereo da Orio al Serio e venire a Foggia e poi trovare un autobus che le porti fino alla Basilica del santo e che poi le aspetti per

tornare indietro e riprendere un aereo !

Tutto senza considerare il costo sociale (leggi sprechi e prebende per decine di persone, contributi alle compagnie aeree che dovessero intervenire, costo delle infrastrutture) tutto a carico della collettività (cioè nostro).

In conclusione è difficile immaginare che la soluzione al problema della destagionalizzazione del turismo del Gargano o dell’eccesso di posti letto a San Giovanni Rotondo passi per il potenziamento del trasporto aereo.

L’esperienza più vicina di successo (e tanto spesso richiamata), il Salento della Taranta, non rinvia forse alla messa a valore di componenti diverse da quelle infrastrutturali ?

Quell’esperienza non rinvia forse alla costruzione/invenzione di un modello di accoglienza centrato su investimenti diffusi e disseminati in tutta l’area, protratti in un arco temporale lungo (almeno ventennale) in ambiti diversificati, ma fortemente specializzati ed interconnessi ?

Quell’esperienza non rinvia forse a processi di mobilitazione collettiva di risorse, competenze, investimenti caratteristici delle esperienze di modelli virtuosi di economia territoriale ?

Al contrario, il rallentamento e la perdita di posizioni del nostro Gargano, non rappresentano forse l’evidente segnale della crisi di un modello, che pure ha raggiunto traguardi importanti, ma che forse si è, non da oggi, impigliato nel circolo vizioso della rendita ?

Michele Casalucci - Leonardo Cibelli

Facebook Comments

**Potrebbe interessarti anche:**

## Casalucci e Cibelli: “L’aeroporto non basta a risolvere i problemi del turismo”



- Il sorpasso del Salento sul Gargano, i lettori discutono



- Amendola, una sfida per il turismo garganico. Che non può perdere l'occasione.



- Lisa e Amendola non sono ipotesi l'una contro l'altra



- Adp pubblicizza il Gargano. Ma i conti non tornano.

## Casalucci e Cibelli: “L’aeroporto non basta a risolvere i problemi del turismo”

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 9