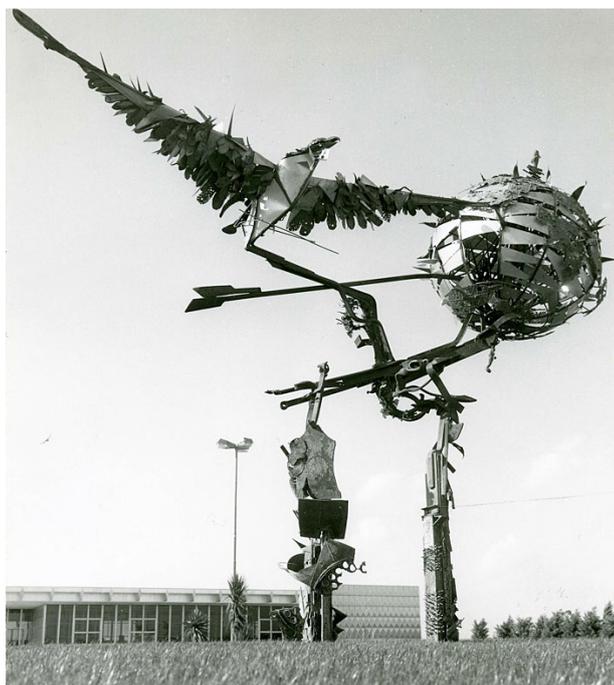


L'on. Tatarella risponde all'avv. Potenza: "le ragioni del fallimento del Lisa"

Author : Geppe Inserra

Date : 16 Ottobre 2014



L'on. **Salvatore Tatarella** accoglie l'invito di *Lettere Meridiane* ad articolare, in una riflessione più organica di quanto non consentano i post sul social network, la sua idea che sarebbe preferibile puntare all'utilizzazione promiscua dell'aeroporto militare di Amendola, per rilanciare il volo aereo a Foggia e in Capitanata. Ecco il suo contributo, di cui suggerisco una lettura attenta anche a quanti si sono già espressi contro l'ipotesi di Amendola. Per affrontare con successo i problemi del Lisa e più in generale del volo aereo, occorre conoscere nel dettaglio i problemi. L'on. Tatarella offre senz'altro utili stimoli.

* * *

Accolgo volentieri l'invito di **Geppe Inserra** ad un contributo meno estemporaneo alla discussione sul "Gino Lisa" e in generale sul trasporto aereo da e per Foggia. Lo faccio senza poter celare un disagio: mi pare infatti che quella dello sfortunato scalo foggiano sia una mitologia, del tutto refrattaria all'evidenza dei fatti. Fatti che –ahimé!- dicono che il "Gino Lisa" è una struttura inadeguata al trasporto aereo passeggeri come si è venuto strutturando da un ventennio a questa parte. Sicché non aver perseguito e continuare a rifiutarsi di perseguire l'ipotesi dell'uso promiscuo della base di Amendola sia un atto

–nella mia opinione- di assoluto e miope autolesionismo.

Ringrazio l'avvocato Potenza per l'approccio competente e civile alla discussione, che troppo spesso è funestata da tifoserie belluine e fanatismi, ma debbo precisargli, avendone avuto diretta contezza, che l'Aeroporto Gino Lisa è solo censito, come è ovvio, nella rete di trasporto europee, e strano sarebbe stato il contrario; ma non c'è mai stato alcun programma, progetto, iniziativa e atto concreto dal quale desumere che l'Unione lo ritenga strategico. E sarebbe piuttosto strano se lo ritenesse a fronte delle performances men che modeste che questo scalo ha prodotto fin dalla sua nascita.

Penso che un po' di storia, pur sommariamente riassunta, aiuti a capire: il "Gino Lisa", nato come scalo militare, viene aperto come aeroporto civile nel 1971. Vi si svolse un'attività volativa modesta, che si ridusse essenzialmente al volo Foggia-Roma operato dall'Ati, una compagnia pubblica emanazione di Alitalia che non aveva l'onere di badare molto ai conti. Trasportava dieci o quindici persone a volo, per lo più parlamentari. Ne abbiamo una indiretta prova dal tragico evento verificatosi nel 1972, quando il Roma-Foggia si schiantò nel Frusinate a causa di una tempesta. Nel disastro perirono diciassette persone, compresi tre membri dell'equipaggio.

Quando l'Ati si ritirò, sul finire degli anni Settanta, il "Gino Lisa" fu privo per anni di qualsiasi attività che non fosse quella dell'Aeroclub e dell'Alidaunia dell'avvocato Pucillo. Ma non fu privo di personale, al contrario! Comune e Provincia di Foggia, insieme alla Camera di Commercio, costituirono un Consorzio per lo Sviluppo dell'Aeroporto che contribuì soprattutto allo sviluppo della clientela di quegli Enti, visto che furono assunti e pagati con soldi pubblici e per anni alcune decine di persone.

Successivamente ci fu la folle avventura della Federico II Airways, con il suo contorno di faccendieri (la celebre Yvonne Bursch, Ivano Uncini e quant'altri) e il suo feilleuton di fideiussioni colombiane, crack assicurato e affossamento delle aziende speciali del Comune. Il salato conto fu –credo- di venti miliardi di lire, ma avrebbe potuto essere molto più pesante. I risultati in termini di traffico furono modesti, ma intanto si misero a carico di Pantalone una sessantina di dipendenti.

Si arriva così all'era-Vendola, quando Mario Loizzo, da assessore ai Trasporti, vara un colossale piano di investimenti (con fondi comunitari) dedicato al potenziamento di Bari e di Brindisi. Foggia avrebbe potuto inserirsi, puntando su Amendola o cercando di competere per l'aeroporto cargo, poi realizzato a Grottaglie. Ma c'era il "Gino Lisa", un fiore all'occhiello da mantenere ad ogni costo e contro ogni evidenza.

Ci si accontentò, quindi, delle briciole, con un bando di start-up decisamente sovradimensionato e che comunque attirò solo la Itali Airlines e la MyAir, che definirò "discutibili" solo per eufemismo. Falliti i due cercatori di fondi pubblici, venne il turno della Darwin, alla quale si fecero ponti d'oro, cancellando tutte le contropartite e le garanzie previste dal bando, e che ottenne un risultato discreto, grazie all'efficienza dimostrata, ad una politica dei prezzi non esosa e ad un contributo pubblico assolutamente sovradimensionato rispetto alla media degli aiuti e degli incentivi al trasporto aereo in Italia.

Parlo di un risultato discreto per tassi di riempimento superiori al 70%, beninteso. Che però significa, in buon italiano, che non ci sono state code per overbooking, legioni di passeggeri appiedati e adunate oceaniche di partenti; significa solo che con voli comodi, efficienti e venduti a prezzo stracciato siamo quasi riusciti a riempire gli aeromobili.

Sono soldi, beninteso, di tutti i pugliesi che abbiamo usato per finanziare l'aeroplanino che portava i Foggiani a Milano; nessun incoming di sostegno o di facilitazione fu previsto per chi fosse interessato a vagliare le possibilità produttive del territorio e, tanto meno, per un aiuto al turismo garganico, balneare o religioso che fosse. Perché tutti sappiamo che si tratta di un segmento di mercato che funziona solo con aerei di una certa dimensione.

Quando arriva l'annunciata fine dei contributi regionali, la risposta del mercato ai voli Darwin a tariffa

“vera” fu assolutamente desolante, al punto che la compagnia scappò a gambe levate, anche in presenza di una qualche ridotta continuità dell’incentivo. Perché, con buona pace delle diverse megalomanie, il trasporto aereo è un mezzo che serve alle persone per spostarsi, non una insulsa medaglietta da appuntare al proprio campanile: e quella del volo sotto casa per Milano è una comodità che i consumatori sono disposti a cogliere, solo se il suo prezzo è in qualche modo simile al costo del viaggio in treno (il che è un sicuro indice dell’assoluta fleibilità di un mercato business).

Con questa domanda caratterizzata da una notevole elasticità, in cui ogni minima variabile di prezzo, rotta o orario determina la desertificazione del pubblico, significa che parlare di trasporto aereo dal Gino Lisa equivale a chiedere un ingente, insostenibile ed indefinito aiuto pubblico, che va a sommarsi alle spese, già notevoli, che Aeroporti di Puglia si sobbarca per tenere aperto uno scalo fantasma.

Perché nella indomita e insensata polemica contro la Regione e i "perfidì baresi" (che –nientemeno- dovrebbero sentire minacciato il loro hub internazionale dal “rinato” Gino Lisa) ci si dimentica regolarmente di dire che la Regione sarebbe la prima beneficiata dall’esistenza di un traffico aereo a Foggia, perché contribuirebbe ad alleggerire un carico di costi di diversi milioni di euro l’anno, che si farà ancora più pesante con il declassamento del “Lisa” e con l’eventuale allungamento della pista.

Naturalmente nessuno ha pensato di dare un minimo di base alle remore baresi, facendo uno studio su quanti siano, su circa quattro milioni di passeggeri di Bari Palese, quelli che provengono dalla Capitanata: possiamo farcene una vaga idea osservando i tassi di riempimento delle navette che collegano Foggia all’Aeroporto “Wojtyła”. Qualcuno ne è informato?

Definisco eventuale l’allungamento della pista perché non sono affatto sicuro che la Valutazione di Impatto Ambientale sarà positiva e perché aspetto di comprendere meglio quali siano le conseguenze della decurtazione del finanziamento del 25% deciso dalla Commissione Europea. Se –come temo- dovesse comportare un obbligatorio coinvolgimento di soggetti privati per un pari ammontare, la vedo dura.

L’allungamento della pista risolverà i problemi? Personalmente non lo credo; perché comunque l’aeroporto resterà al di sotto delle specifiche Ryanair (piaccia o meno, il maggior player del trasporto aereo europeo) e perché –come sappiamo tutti- i collegamenti Foggia-Gargano non sono precisamente ottimali, così come sono del tutto assenti i rapporti di Foggia con quei territori che rappresenterebbero il teorico bacino di utenza dell’aeroporto rinnovato. Avremo certo maggiori chances, specie se proveremo a cogliere l’opportunità dell’asse di collegamento con i Balcani; ma diciamo che passeremo, nella migliore delle ipotesi, dal buio pesto al grigio.

Il tutto mentre abbiamo a pochissima distanza dalla città (ma in posizione addirittura migliore per il Gargano) un grande aeroporto militare, cioè uno di quegli aeroporti che ha rappresentato la matrice di quasi tutti gli scali italiani, compreso il Gino Lisa e Bari Palese (che proprio dalle servitù militari è limitato nella sua possibile espansione). Oltre un anno fa, smentendo tutte le sciocchezze e le superstizioni che ci hanno frenato nei decenni precedenti, l’Aeronautica Militare ha dato la propria disponibilità all’utilizzo promiscuo dello scalo, sia pure limitato ad alcuni periodi dell’anno e ad alcuni giorni della settimana.

Un’apertura al traffico charteristico, cioè a quello che secondo i tifosi del Gino Lisa dovrebbe rappresentare lo zoccolo duro dei nostri arrivi (funziona così dappertutto il traffico da e verso le mete turistiche). È una condizione agevole? No, perché come a Catania (nel periodo in cui Sigonella sostituì Fontanarossa) il check-in e il check-out andrebbero effettuati al Lisa. Si tratta inoltre di un’apertura temporanea, perché –a quel che mi dicono- l’arrivo degli F-35 chiuderebbe questa parentesi.

Ma si tratta di uno spiraglio, e se fossi un operatore turistico del Gargano o un imprenditore dell’indotto o un pubblico amministratore della Capitanata ci infilerei immediatamente un piede. Perché le cose nel corso del tempo cambiano (Amendola non era una base strategica fino al crollo del Muro), non è detto

che gli F35 arrivino davvero, non è detto che non si possa comunque trovare una convivenza. Soprattutto, se dimostrassimo la reale capacità del bacino turistico del Gargano di far arrivare settanta/ottantamila turisti l'anno con il traffico charteristico, tutte le valutazioni (incluse quelle sul Gino Lisa) potrebbero cambiare in positivo. Si darebbe un segnale di dinamismo al territorio e si comincerebbe a parlare di flussi veri e non di inferenze potenziali (naturalmente il turismo charteristico non richiede solo l'aereo, ma una diversa organizzazione dell'offerta, ed anche questa sarebbe una sfida appassionante).

Fra le cose che anche l'avvocato Potenza usa a detrimento di questa ipotesi c'è l'idea umoristica che un volo ospitato presso una base militare potrebbe essere in qualche modo compromesso da una repentina esigenza di difesa. Capisco che l'idea sia suggestiva, ma eccepisco che non è mai accaduto finora in nessun aeroporto ad uso promiscuo (compreso Ciampino) e che, ove ci fosse una specie di 11 settembre della Capitanata, qualunque tipo di traffico aereo da qualsiasi aeroporto dauno (e probabilmente pugliese, e probabilmente meridionale) sarebbe parimenti bloccato.

Invece le "istanze del territorio" si sono rivelate l'ennesimo bluff, al punto che l'Aeronautica Militare ha dovuto, con sconcerto e un po' di irritazione, registrare che alla sua storica apertura non ha corrisposto alcun pratico risultato. Così come appare difficile che realizzi qualche risultato l'iniziativa –coraggiosa o temeraria- di un broker finanziario che vuole attivare con risorse private un volo per Milano e uno per Torino. Non conosco questi operatori e non credo che la loro idea sarà premiata: ma non ricordo a memoria d'uomo un linciaggio mediatico così violento per delle persone che, almeno finora, non hanno fatto altro che fare un investimento e assumersene il relativo rischio.

Perché è successo, con buona pace del garbo dell'avvocato Potenza? Perché l'aeroporto Gino Lisa, da sempre, non produce né voli, né passeggeri: ha prodotto, però, voti e clientela. Un monumento al piagnisteo e all'infantilismo, nei cui ripetuti fallimenti si rispecchia il fallimento drammatico di una classe dirigente non solo politica. Prima accetteremo questo amaro dato di fatto, meglio sarà.

Salvatore Tatarella