



Giuseppe Potenza, avvocato e presidente provinciale dell’associazione consumatori Adiconsum, ha accolto l’invito di *Lettere Meridiane* a spiegare le ragioni pro Gino Lisa (anziché Amendola). L’invito era stato rivolto ad entrambi i contendenti, dopo il vivace confronto tra lo stesso Potenza e l’on. Salvatore Tatarella, che si era invece schierato a favore della ipotesi di utilizzare la pista dell’aeroporto militare di Amendola.

Il contributo dell’avv. Potenza alla discussione è di largo respiro. Non affronta soltanto le questioni che più strettamente riguardano l’aeroporto di Foggia, ma estende lo sguardo ai più complessivi e generali problemi dello sviluppo della Capitanata. L’auspicio mio e di *Lettere Meridiane* è che il confronto possa proseguire su questo tono alto. Ecco quanto ha scritto l’avv. Potenza che ringrazio sentitamente per la qualità del suo intervento.

* * *

Io sono figlio di
questa terra.

Quando terminai il Liceo Classico “V. Lanza” di Foggia, mi trasferii a Bologna, per frequentare la Facoltà di Giurisprudenza.

A quell’epoca non c’era ancora l’Università nella nostra città.

Quello che mi colpì subito della realtà emiliana fu la imponente realizzazione di piani strutturali ed infrastrutturali, la grande progettualità messa in campo per favorire il benessere socio-economico della popolazione.

Terminata l’Università, andai a Milano per frequentare una importante Scuola di specializzazione ed anche nella realtà lombarda, quello che mi

impressionò maggiormente, fu la intensa presenza delle infrastrutture, non, ovviamente, nella metropoli, ma soprattutto in città simili a Foggia, per dimensioni e popolazione.

Com'è noto, le infrastrutture

giocano un ruolo di primo piano per lo sviluppo di un territorio, perché contribuiscono ad aumentare l'efficienza del sistema territoriale complessivo e creano una rete urbana di complementarietà costituita da più centri, che possono usufruire di strutture e servizi (fiere specializzate, unità di ricerca, università, centri di formazione ecc.) non compatibili con la loro limitata dimensione assoluta.

In tal modo, le possibilità per le economie dei centri urbani di allargare la propria area di influenza e di avviare stabili processi di internazionalizzazione, si moltiplicano.

Qualche anno dopo, tornato a Foggia, mi sono imbattuto in un serio e preciso studio delle infrastrutture esistenti nella provincia di Foggia, comparate con quelle esistenti in altre città d'Italia.

La disamina dell'autore di tale studio ribadiva l'importanza che hanno i piani infrastrutturali (oltre che strutturali) nel creare in un'area (urbana e non, di Capitanata e non) l'ambiente migliore per lo sviluppo di attività economiche innovative, per la rivitalizzazione economica di aree in declino, per il mantenimento di tessuti produttivi già consolidati.

Infatti, è l'efficienza dell'ambiente, nelle sue componenti infrastrutturali, organizzative e di qualità della vita, che determina il grado di competitività di un territorio.

Lo studio delle infrastrutture esistenti nella provincia di Foggia, all'epoca, teneva conto della esistenza e dell'operatività dell'aeroporto civile di Foggia “Gino Lisa”.

Si sosteneva, come del resto si sostiene ancora oggi (v. studio Unioncamere del 2014), che la presenza degli aeroporti c.d. “minori” ed il loro inserimento nella rete nazionale avesse la funzione di evitare l'aumento del gap tra le diverse regioni d'Italia, tipico

del nostro Paese.

Questo insegnamento è assolutamente valido adesso, anzi, direi soprattutto adesso:

se venissero meno gli aeroporti italiani “minori” (cioè quelli con traffico inferiore a 2 milioni di passeggeri), ci sarebbe uno spostamento di ricchezza dalle aree meno sviluppate a quelle più ricche, con accentuazione del divario economico e sociale già fortemente esistente nel nostro Stato.

Questi ragionamenti e le progettualità ipotizzate per gli aeroporti quali quello di Foggia, a livello nazionale, hanno poi dovuto fare i conti con la dimensione europea.

Già nel 1997, il Trattato di Amsterdam poneva le basi giuridiche per la formazione delle reti di trasporto trans-europee (in acronimo TEN-T, dall’inglese Trans-European Networks - Transport), sviluppatasi poi successivamente, in base al Trattato di Maastricht.

Spostarsi con facilità, semplificare il commercio, potenziare il mercato unico: sono queste le funzioni del sistema infrastrutturale dei trasporti dell’U.E.

Ebbene, forse pochi sanno che l’aeroporto “Gino Lisa” di Foggia, a norma del regolamento sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, risulta inserito nella «rete globale» TEN-T dell’Unione Europea.

Tale inserimento si fonda su una metodologia obiettiva, oltre che sulle informazioni fornite alla Commissione dagli Stati membri e si fonda sui dati convalidati da EUROSTAT.

Nessuno si è mai sognato di mettere in dubbio la necessità delle reti TEN-T EUROPEE, che hanno il gravoso compito di garantire l’interconnessione e l’interoperabilità delle reti nazionali, ma, soprattutto, nessuno ha mai messo in discussione il fatto che la rete aeroportuale transeuropea, così come oggi tracciata, Gino Lisa compreso, sia un importantissimo elemento di crescita economica e occupazionale dell’Unione e dei singoli Stati membri.

Sul punto non può non rilevarsi, tra l’altro, come il Gino Lisa si trovi

esattamente di fronte a due (5 e 8) dei dieci corridoi chiamati un tempo “paneuropei”, cioè si trovi proprio all’ingresso delle vie di comunicazione dell’Europa centrale e orientale, il cui potenziamento è tutt’oggi riconosciuto strategico in ambito europeo.

Se così stanno le cose, devo dire che non vi è stato alcun ente, sovranazionale, nazionale, regionale, provinciale e comunale, né alcun singolo individuo, neanche tra i più accerrimi detrattori del “Gino Lisa”, che abbia contestato (o semplicemente osato sussurrare qualcosa contro) l’inserimento dell’ aeroporto civile di Foggia in un asse ritenuto “d’interesse primario” per lo sviluppo economico dell’Unione Europea.

Proprio così: piaccia o non piaccia, l’ aeroporto civile di Foggia oggi fa parte di un “asse d’interesse primario” per il trasporto aereo europeo.

Allora io mi chiedo, ma ve lo immaginate un tedesco o un francese, magari anche ex parlamentare, che definisca, come pure è stato fatto, in maniera sprezzante e senza approfondimento, un aeroporto del suo territorio, inserito in un asse di interesse primario, (tracciato con la nota severità ed intransigenza dagli organismi europei), come di interesse poco più che “condominiale”?

Eppure c’è stato un italiano che l’ha detto.

Qualche altro ha parlato recentemente di “giocattolo”.

Lo ha detto un Barese.

Ma, sul Lisa non è tutto!

Vi è, invero, molto di più.

Gli studi economici sul trasporto aereo dimostrano che la chiusura degli aeroporti c.d. “minori”, considerando l’attrattività turistica della nostra Nazione, mette in grave rischio una parte dell’ammontare delle entrate derivanti da questo settore (che, ad oggi, sarebbe pari ad oltre 1 miliardo e 450 milioni di euro - studio Unioncamere 2014).

Approfittando della circostanza di aver avuto l’onore e l’onere di presiedere un’Associazione ONLUS, a mio avviso benemerita, composta da cittadini della provincia di Foggia, che, a titolo

assolutamente volontario, dedicano il loro tempo libero alla tutela dei consumatori e degli utenti e, quindi, anche alla tutela dei passeggeri del trasporto aereo, e, considerando che un seggio del Consiglio della Camera di Commercio di Foggia spetta proprio ai rappresentanti dei consumatori, ho avuto modo di conoscere il Presidente della CCIAA di Foggia, Dott. Fabio Porreca, il quale ha pure ha analizzato la validità di una infrastruttura aeroportuale come quella di Foggia, anche sotto il profilo dell’attrattività dei flussi turistici.

Ecco i suoi dati:

Vieste, seconda città, dopo Bari, in Puglia, come numero di arrivi turistici e nettamente prima per numero di presenze turistiche (oltre 2 milioni di presenze nel 2012);
S. Giovanni Rotondo, terza città in Puglia per arrivi ed una delle destinazioni del turismo religioso più importanti del mondo;
Monte Sant’Angelo, conta la presenza di un Santuario iscritto nel sito seriale dell’Unesco.

Distanza Vieste - Bari Palese (scalo aereo più vicino) : 185 km.

Tempo di percorrenza distanza Vieste - Bari Palese (scalo aereo più vicino): 2 ore e 20 minuti.

Altro dato (rilevantissimo per il “Gino Lisa”, specie se paragonato ad altri aeroporti cc.dd. “minori”) :

numero residenti e flussi turistici nelle diverse provincie:

Foggia (686.000 ab. - arrivi 873,852, presenze 4.443.454); Cuneo (556.000 ab. - arrivi 559.428, presenze 1.585.882); Crotone (173.000 ab. - arrivi 118.383, presenze 1.003.893); Comiso/Ragusa (295.000 ab. - arrivi 207.033, presenze 812.790); Taranto (580.000 ab. - arrivi 252.587, presenze 1.031.772); Parma (413.000 ab. - arrivi 550.614, presenze 1.455.669).

Ma non è ancora tutto!

L’aeroporto di Foggia svolge

una funzione di servizio per vaste ed importanti aree delle province limitrofe,

per le quali, (ben quattro), risulterebbe lo scalo aereo più vicino: Campobasso; Potenza; Benevento; Avellino.

Ecco allora che da cittadino mi chiedo: possibile che non salti fuori nessuna progettualità seria e coerente per il Gino Lisa da parte degli enti pubblici, anche in veste di azionisti unici di società aeroportuali, che sono all'uopo deputati?

Da rappresentante dei consumatori ed utenti mi chiedo: possibile che l'aeroporto civile di Foggia sia destinatario soltanto di voli charter (“mordi e fuggi”) per Milano e (forse) per Torino senza alcuna programmazione e non possa essere destinatario di voli di linea, che, com'è noto, tutelano più ampiamente il passeggero (riprotezioni, assistenza a terra e indennizzi risarcitori)?

Possibile che, incluso, nella rete europea TEN-T, sia invece escluso dal piano nazionale aeroportuale, dove rientrano, con tutto il rispetto ed il piacere, gli aeroporti di Cuneo, Crotone e Ragusa?

Possibile che il Gino Lisa, destinatario di fondi FAS per 14 milioni di euro, ai fini dell'allungamento della pista, (che comporterebbe abbattimenti del costo del biglietto con l'atterraggio di aeromobili più capienti), rischi di perdere i finanziamenti per una pratica intollerabilmente bloccata da tempo al Ministero dell'Ambiente?

Io credo di no.

Non è giusto.

Per quel che concerne la pista di Amendola, penso, invece, questo: premesso che soluzioni alternative sono sempre proponibili nell'attesa, mi permetto di far rilevare che per la possibilità di utilizzare lo scalo di Amendola, allo stato attuale, vi è solo uno studio di fattibilità sotto il profilo militare riguardante la possibilità di coesistenza della funzione militare con quella civile, sulla quale tecnicamente, ovviamente, non mi esprimo.

Mi posso esprimere, però, nella mia qualità di presidente dell'Adiconsum di Foggia e, ai fini della tutela degli utenti del trasporto aereo civile: in tale veste temo che, essendo prevalente la funzione militare su quella civile, potrebbe sorgere una problematica di cancellazione improvvisa dei voli e quindi possano sorgere disagi per i passeggeri.

Ma non è questo il punto.

Lo scalo di Amendola non è attrezzato per l’assistenza a terra.

Il check in ed il check out dovranno essere fatti presso il Gino Lisa di Foggia.

Attualmente non c’è nessuno studio sul punto.

Non si sa nemmeno, per es., come debba avvenire ed a carico di chi il trasbordo dei passeggeri dal Gino Lisa all’Amendola.

Insomma, mentre scrivo, manca qualsivoglia studio, strategia e programmazione relativi allo scalo di Amendola.

Spero che la politica, a cui spetta di programmare, faccia il suo dovere, profumatamente pagato.

La cosiddetta società civile, come si usa dire, il suo dovere l’ha fatto, senza alcun corrispettivo, con la testa e, soprattutto, con il cuore.

Il Presidente Provinciale Adiconsum di Foggia

Avv. Giuseppe Potenza

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



• Il sorpasso del Salento sul Gargano, i lettori discutono



• Allungare la pista del Lisa è un affare. Lo dice la

Potenza: “Le ragioni del Lisa rispetto ad Amendola, il ruolo della società civile”

Bocconi.



“Gino Lisa, uno stillicidio”.
Porreca accusa la politica.



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

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 6