

DOSSIER

“GINO LISA”



**Storia dell'Aeroporto Civile di Foggia
e dei suoi 43 anni di mancata valorizzazione:
dalla smilitarizzazione del 1969 alla Conferenza dei Servizi del 2012**

(IperTesto - v1.4)

*“Due chilometri di Strada o di Ferrovia non portano da nessuna parte.
Due chilometri di Pista Aerea portano in tutto il Mondo.”*

1. Introduzione: a che serve un aeroporto oggi ?

Avere un aeroporto efficiente è diventato negli ultimi anni un requisito indispensabile per:

- permettere uno sviluppo turistico altrimenti impensabile, grazie al fenomeno esplosivo dei voli low-cost e degli "short-break", che hanno portato località prima semi-sconosciute ad un exploit prima impensabile su scala europea (*traffico "turistico"*)
- permettere il mantenimento dei legami affettivi con la propria terra ed i propri familiari ad un numero sempre crescente di emigrati dal Sud Italia per lavoro nel Nord Italia / Europa (*traffico "etnico"*)
- agevolare gli investimenti di imprese lontane, che grazie ai voli possono facilmente raggiungere le loro filiali in una terra lontana ma appetibile per disponibilità di spazi e forza lavoro locale (*traffico "business"*)

I primi due punti in particolare sono molto rilevanti per la Provincia di Foggia (turismo balneare sul Gargano, turismo religioso a San Giovanni Rotondo/Monte Sant'Angelo, e numero sempre crescente di giovani foggiani che lascia la Capitanata per studio e lavoro).

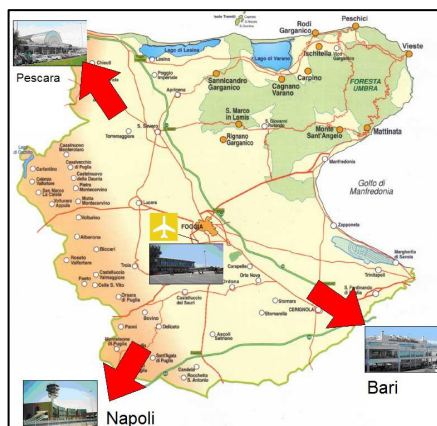
Osservando la Mappa ENAC degli Aeroporti Italiani (http://www.enac.gov.it/Aeroporti_e_Compagnie_Aeree/Aeroporti_italiani/index.html), si nota subito come lo scalo di Foggia (che non vi compare nemmeno raffigurato, nonostante sia aperto al traffico aereo civile ininterrottamente dal 1969...) *si trovi in una posizione strategica per colmare il vuoto esistente tra gli aeroporti di Bari (a 120km), Pescara (a 180km), Napoli (a 200 km).*

Esso risulterebbe inoltre molto valido anche per Vieste/Peschici (90 km), Melfi (50 km), Potenza (110km), Termoli (90km, equidistante da Pescara), Campobasso (90km), Barletta/Andria/Trani (60km, equidistanti da Bari Palese).

Si vede quindi come la "catchment area" del "Gino Lisa" non sia solo limitata alla Provincia di Foggia, ma arrivi a comprendere *un'area con una potenziale utenza superiore al milione di abitanti.*

Inoltre, non essendoci l'Alta Velocità ferroviaria lungo la dorsale adriatica, permetterebbe alla zona servita di collegare Milano con 1 ora di volo, anziché:

- 7 ore di treno Eurostar / 9 ore di treno Intercity
- 8 ore di macchina (salvo imprevisti...)
- 10 ore di autobus.



Un interessante studio di Mondo Gino Lisa sulle distanze chilometriche ed i tempi di percorrenza paragona il "Gino Lisa" di Foggia all'Aeroporto del Salento di Brindisi Papola-Casale (<http://www.ginolisa.it/?p=4290>), evidenziando proprio come il recente grande successo dello scalo salentino potrebbe benissimo ripetersi anche per lo scalo foggiano, essendo posizionato in maniera del tutto omologa rispetto alle principali località.

Anche l'EURISPES, in uno dei suoi recenti studi, ha confermato la centralità e le potenzialità dell'aeroporto di Foggia (<http://www.ginolisa.it/?p=2085>), per il quale si potrebbe arrivare a prevedere, in caso di apertura ai voli low-cost per le principali destinazioni nazionali (ed alcune europee), un bacino potenziale di utenze di oltre 2.000.000 di persone (potenziali passeggeri).

2. La storia passata del "Gino Lisa": chi era ?

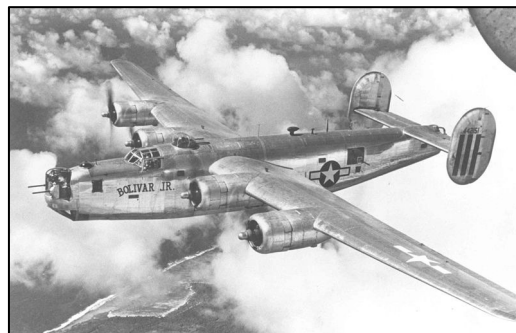
L'Aeroporto di Foggia nasce come "Campo di Aviazione per la Regia Aeronautica" nel 1915 (tra i primi aeroporti italiani in assoluto) e viene presto dedicato al pilota torinese *Girolamo Gino Lisa*, giovane asso della I Guerra Mondiale, morto in combattimento nel 1917 a soli 21 anni (http://it.wikipedia.org/wiki/Gino_Lisa).

Negli anni '20, divenne sede di una famosa scuola internazionale di volo frequentata dai migliori piloti americani (l'equivalente della odierna Scuola di Volo di Miramar, in California, resa celebre dal film "Top Gun") sui triplani Caproni: tra questi piloti dell'AEF (American Expeditionary Force) va ricordato l'istruttore *Fiorello La Guardia*, figlio di emigrati foggiani e futuro sindaco di New York, nonché uno dei politici più amati in assoluto della storia americana (<http://www.ginolisa.it/?p=2315>). (Gli alloggi dei piloti di questo periodo esistono ancora -abbandonati- al "Gino Lisa", e se restaurati, potrebbero diventare una interessante attrattiva turistica per gli amanti della Storia dell'Aviazione, come fatto notare da loro stessi).



Allo scoppio della II Guerra Mondiale, divenne la base "Camoscio" della Luftwaffe, nel 1942 venne costruita dai tedeschi l'attuale pista in cemento armato da 1600m, e fu uno scalo aereo assai strategico per l'Italia Centro Meridionale. Nel luglio del 1943, gli alleati bombardarono pesantemente Foggia proprio per conquistare l'aeroporto e la stazione, *causando oltre 20.000 morti*, per i quali solo nel 2007 il Presidente della Repubblica Ciampi ha finalmente concesso la Medaglia d'Oro al Valor Militare alla città (<http://www.manganofoggia.it/cronistoria43.htm>)

Conquistato l'aeroporto, si arrivarono poi a contare fino a cento piste di aviazione (in maggioranza provvisorie, in terra battuta e grelle -piastrelle-metalliche) anglo-americane in tutta la provincia di Foggia, utilizzate dagli alleati per bombardare nel 1944 coi loro B-24 e B-29 Milano, Torino, Genova e il resto del Nord Italia ancora sotto il dominio nazifascista, nonché le raffinerie tedesche in Romania a Ploiesti, nei pressi di Bucarest. Questo perché la zona di Foggia era IDEALE PER IL VOLO per via degli ampi spazi pianeggianti, dei venti dominanti stabili, della posizione strategica tra il Sud ed il Nord Italia (da "Storia dell'Aviazione in Capitanata" di Luigi Iacomino, Claudio Grenzi Editore, Foggia 2006).

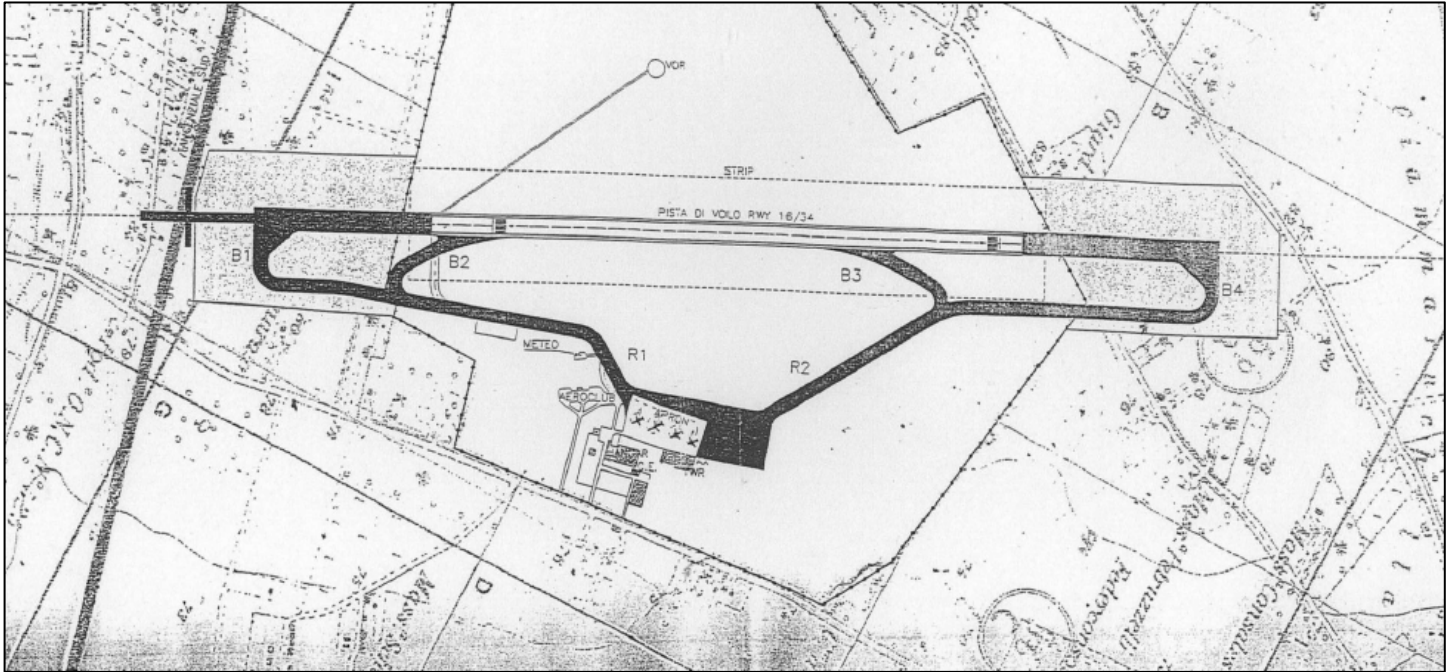


Finita la guerra, gli americani se ne andarono (ma i reduci statunitensi conservano ancora vivissimo il ricordo delle loro imprese foggiane su Internet!) e rimasero tre soli aeroporti attivi, di cui parleremo più avanti: il "Gino Lisa", ed i più moderni e distanti dalla città di Foggia "Amendola" e "Borgo Mezzanone", sui quali per circa 25 anni proseguì l'attività sia di addestramento che operativa dell'Aeronautica Militare Italiana. Nel 1969 fu deciso di concentrarsi su Amendola (il più grande e attrezzato, con ampi spazi ed una pista da 2800m) ed il "Gino Lisa" venne ceduto al traffico aereo civile, mentre Borgo Mezzanone cadde progressivamente in disuso e nel 1980 venne chiuso e divenne una semplice pista di riserva per Amendola.

Dal 1971 al 1975 l'ATI (Alitalia) effettuò un servizio regolare di voli civili con Roma Ciampino con i turboelica Fokker F27 da 50 passeggeri (nel 1972 ci fu anche una sciagura aerea causata dal maltempo nel Frusinate, con 18 vittime). Per un breve periodo ci fu anche il volo Taranto-Foggia-Trieste. Ma quando nel 1975 questi aerei vennero dismessi, la tratta Roma-Foggia venne chiusa, in quanto i più moderni jet (in servizio dal 1976 in poi) necessitavano di una pista più lunga dei 1600m disponibili. QUESTO PROBLEMA NON E' STATO MAI RISOLTO, ED E' A TUTT'OGGI LA CAUSA DI TUTTE LE DIFFICOLTA' DEL "GINO LISA".



Un interessante progetto per allungare la pista fino a 2500m fu redatto all'inizio degli anni '80, ma di esso nessuno seppe mai nulla, probabilmente "insabbiato" dai proprietari dei terreni intorno allo scalo, preoccupati per gli espropri che i lavori inevitabilmente avrebbero comportato: così, l'interesse di pochi ha danneggiato enormemente una intera comunità, inclusi loro stessi... quel progetto avrebbe portato Ryanair a Foggia nel 2002, meta allora più a Sud di tutta l'Italia, molto prima di Bari, Brindisi, Lamezia Terme, Trapani, Palermo...:



Purtroppo, questo splendido progetto rimase sulla carta (Perché? Chi l'aveva commissionato? Chi l'ha fatto sparire?...) e quindi dal 1976 al 1989 il "Gino Lisa" fu frequentato solo dai velivoli privati -la cosiddetta "aviazione generale" -).

Successivamente, tra il 1989 ed il 1998 vennero fatti molti tentativi di riprendere i voli di linea con Milano, Roma e Parma da parte di **numerose piccole compagnie**, tentativi tutti destinati all'insuccesso per via di una FERREA "LEGGE" dell'aviazione civile moderna: *volare con aerei troppo piccoli (meno di 80-100 posti) è assolutamente antieconomico per un servizio pubblico di linea*. Utilizzare aerei da 18-32-50 posti (come quelli da sempre usati a Foggia per via della pista troppo corta) è semplicemente un suicidio commerciale, in quanto questa tipologia di velivoli è adatta solo ad una clientela "business" (voli privati "executive" per manager, VIP e autorità). Questo perché "i costi fissi" (personale, carburante, ecc.) non sono molto dissimili tra velivoli da 50 o 150 posti, e quindi nel primo caso il costo del biglietto è il triplo del secondo!

Dagli anni '80, inoltre, il "Gino Lisa" è l'unico aeroporto italiano a disporre di regolari voli di linea con elicotteri, effettuati dalla locale compagnia **Alidaunia** da e per le Isole Tremiti. Per lungo tempo, quando non ci sono stati voli di linea con aerei per anni ed anni, lo scalo è stato tenuto in vita proprio dai voli con elicottero (e dai servizi tecnici altamente qualificati) di Alidaunia, e dai velivoli ultraleggeri dell'Aeroclub di Foggia "Vito Petruzzelli" ivi basato.



Nel 1998 il Comune di Foggia decise di fondare una propria compagnia aerea, la **Federico II Airways**, per collegare con due aerei Dornier 328 da 32 pax Foggia con Roma e Milano (e altre destinazioni) per il Giubileo del 2000. Ma per quanto appena detto sugli aerei troppo piccoli (=biglietti troppo costosi per la gente comune), ed una gestione non abbastanza accurata, la compagnia dovette chiudere nel 2002, con un passivo di circa 20 miliardi di lire per il Comune di Foggia (http://it.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_di_Foggia).



Nel 2002 Foggia entra definitivamente nella gestione di SEAP (oggi Aeroporti di Puglia, controllata al 99,6% dalla Regione Puglia) insieme a Bari, Brindisi e Taranto, con una concessione quarantennale.

3. La storia recente del “Gino Lisa”: perché a Foggia non si è mai volato “bene” ?

Nel 2006 fu la volta della compagnia pescarese **ItAli Airlines**, che con un altro Dornier 328 da 32 pax ha per breve tempo tentato la rotta Foggia-Milano, a prezzi esorbitanti e con notevoli discontinuità del servizio, premesse per una sicura fine prematura dei voli sponsorizzati da Promodaunia (Provincia di Foggia).

Nel 2007 toccò a **ClubAir**, stessa tratta, stesso tipo di aereo, aereo, stessi problemi di prezzi ed affidabilità della compagnia, stesso triste epilogo dell'iniziativa (con in più il fallimento della compagnia).

Ad ottobre 2008 arriva **Myair**, e finalmente le cose sembrano andare per il verso giusto: i voli per Milano, Torino, Palermo (e per breve anche Roma, Bologna, Ginevra) operati dalla controllata svizzera Darwin Airline con velivoli Saab 2000 da 50 posti (turboelica molto avanzati e migliori dei Dornier) hanno un prezzo basso ed una puntualità ed affidabilità davvero invidiabili.

A luglio 2009 fallisce Myair, e **Darwin** le subentra in proprio nel bando di Aeroporti di Puglia per continuare i voli su Milano, Torino, Palermo. A luglio 2010 arriva anche il CodeShare con Alitalia, permettendo finalmente a Foggia di far parte del network mondiale della compagnia di bandiera (es. Foggia-Milano Malpensa-New York con un solo biglietto, un solo check-in, il ritiro del bagaglio a destinazione, e le coincidenze garantite). Ad agosto 2011 si registra il massimo storico dei passeggeri su Foggia, con 8.288 pax sui 10.000 trasportabili mensilmente (LF dell'83%; su base annua, sarebbero 100.000 pax: un record assoluto, considerando che si vola con un solo aereo da 50 posti).

Il 30 settembre 2011 finisce il regime di finanziamento concordato tra AdP e Darwin in 6 milioni di euro l'anno di contributi per calmierare i prezzi dei biglietti su Foggia: Darwin ne vorrebbe almeno 4.5 per continuare e mantenere i prezzi invariati, AdP si ferma irrimediabilmente a 2.5 . Il contratto prevede che a questo punto, se la compagnia ritiene di non fare sufficienti profitti senza contributi, può lasciare Foggia quando vuole. Ed è quello che purtroppo puntualmente accade: ad ottobre, con i prezzi del Saab quasi senza contributi, facilmente si raggiungono e superano i 200eur per un volo Foggia-Milano solo andata: troppi, per una città che non ha un traffico di passeggeri “facoltosi” come Firenze (dove da sempre si vola molto anche con pista corta ed aerei piuttosto piccoli e costosi... ma di Firenze ce n'è una sola!).

Inevitabilmente, crollano le prenotazioni, e Darwin, sia pure a malincuore, cessa i voli su Foggia a partire dal 7 Novembre 2011. Ineccepibile, ancora una volta, il comportamento della compagnia elvetica, che provvede immediatamente e spontaneamente al rimborso totale di tutti i biglietti già venduti fino a Marzo 2012.



4. Il presente del “Gino Lisa”: le promesse non mantenute, i lavori incompiuti, gli investimenti rimangiati, il disinteresse e la discriminazione rispetto agli altri aeroporti pugliesi da parte del suo gestore “Aeroporti di Puglia”

L'insegnamento che si può trarre da questa vicenda è uno solo: *OGGI NON E' POSSIBILE VOLARE “SERIAMENTE” (OSSIA A PREZZI POPOLARI E CON COMPAGNIE AFFIDABILI -easyJet, Alitalia, AirOne, Lufthansa, ecc-) CON AEREI DA MENO DI 150 POSTI (Airbus A-319), CHE RICHIEDONO UNA PISTA DA ALMENO 1800 METRI.*

In particolare, per volare con Ryanair, che ha solo Boeing 737-800 da 189 pax, servono almeno 2000 metri di pista.

Continuare a finanziare compagnie con aerei troppo piccoli su piste troppo corte è quindi assolutamente inutile (su aeroporti a traffico prevalentemente “etnico”/“turistico”): prima o poi queste compagnie abbandoneranno/falliranno comunque, e si saranno sprecati tempo e soldi che invece sarebbe stato molto più corretto investire da subito in allungamento della pista (ed altre infrastrutture di supporto) per utilizzare quanto prima gli aerei più grandi ed economici, gli unici adatti ad un traffico non “business”.

Praticamente, quasi tutti gli aeroporti esistenti (in Italia ed in Europa) hanno allungato la loro pista fino ai fatidici 2000 metri (tra gli ultimi in ordine di tempo, Perugia e Parma) proprio per poter accedere a questo tipo di velivoli e di compagnie...

Foggia, invece, non solo non ha allungato la sua pista da 1600m (costruita dai tedeschi nel 1942...), ma addirittura ha dovuto accorciarla fino ai 1443m attuali per via di alcuni ostacoli sorti nel tempo troppo vicini all'estremità sud della pista.

Questo problema era ben noto fin dal 1980 (il famoso progetto di allungamento a 2500m “insabbiato”, e rinvenuto casualmente da “Mondo Gino Lisa”, non era certo stato redatto per caso...) ma da allora nessuno ha mai fatto nulla per allungare la pista. Nel corso dei decenni SONO STATI SPESI FIUMI DI PAROLE E PROMESSI INTERVENTI SU INTERVENTI PER ALLUNGARE LA PISTA, DA PARTE DI TUTTE LE FORZE POLITICHE, MA DAL 1969 AD OGGI NESSUN SERIO POTENZIAMENTO ALLA PISTA E' STATO APPORTATO... anzi! Si sono proposte e riproposte per decenni le ipotesi più fantasiose, continuamente alternate tra loro:

- a) apertura di Amendola al traffico civile: impossibile -pena declassamento-, oggi è base aerea MOB per i Predator teleguidati
- b) ristrutturazione di Borgo Mezzanone: sconveniente per costi, presenza di un CIE per immigrati, vicinanza ad Amendola
- c) nuova pista trasversale al “Gino Lisa”: costosissima, e inutile senza la parziale apertura di Amendola per via dei venti dominanti (vedasi qui l'interessantissimo studio di “Mondo Gino Lisa”: <http://www.ginolisa.it/download/metar/analisiometar.zip>) condotto per noi dall'Ing. Aeronautico Marco Fantauzzi, consulente di Eurocontrol -l'Agenzia Europea di Sicurezza del Volo-).

Invece, **l'unica cosa giusta da fare è sempre stata ALLUNGARE LA PISTA ESISTENTE**: oggi purtroppo è molto più difficile farlo, per via delle molte costruzioni sorte nei pressi dell'aeroporto (che dista solo 3 km dalla città): tuttavia, noi di “Mondo Gino Lisa” -grazie anche alla forza della Rete- abbiamo realizzato per primi nel 2008-2009 **un rivoluzionario STUDIO DI FATTIBILITA' AMATORIALE**, scaricabile a questo indirizzo:

<http://www.ginolisa.it/download/allungamentopista/20101102-MondoGinoLisaStudioDiFattibilitaAllungamentoDellaPistaDelGinoLisa.zip>

(In particolare, si consiglia di *visionare le 13 slide del “Riepilogo del Progetto di Allungamento”, per capire come noi riteniamo possibile arrivare a 1900m TORA (per i decolli) e 2100 LDA (per gli atterraggi), allungando la pista sia a Nord che a Sud, senza gli espropri dai tempi/costi esorbitanti che finora avevano fatto ritenere impossibile qualsiasi allungamento.*)

Questo studio di fattibilità amatoriale (pubblicato in rete nel Settembre 2009) è stato poi fonte di ispirazione per l'Ing. Antonio Bruno, di Aeroporti di Puglia, per redigere ad Aprile 2011 un vero e proprio PROGETTO di Allungamento a 1800m TORA e 2000m LDA, allungando la pista solo a Nord.



Tale progetto dell'Ing. Bruno (leggermente ridotto rispetto a quello di Mondo Gino Lisa, ma comunque coincidente con esso per almeno il 90%) è stato stimato e finanziato da Aeroporti di Puglia con 14 milioni di euro, ed è stato approvato dalla Giunta Comunale di Foggia il 07.07.2011. Di seguito tutti i link al riguardo:

<http://www.ginolisa.it/?p=3325> (intervista di MGL all'Ing. Antonio Bruno)

<http://www.ginolisa.it/?p=3352> (commento di MGL al Progetto dell'Ing. Antonio Bruno)

<http://www.ginolisa.it/?p=3583> (approvazione del Progetto da parte della Giunta Comunale il 07.07.2011)

<http://www.ginolisa.it/?p=3591> (articolo della "Gazzetta del Mezzogiorno" sull'Approvazione)

<http://www.ginolisa.it/?p=3882> (step successivi dell'Allungamento Pista dopo l'Approvazione)

Sembrava una storia ormai a lieto fine ma... **IL VERO PROBLEMA DEL "GINO LISA", NEI 43 ANNI DAL 1969 AD OGGI, SONO SEMPRE STATI I CONTINUI RIPENSAMENTI, I VOLTAFACCIA, IL PASSARE SEMPRE DA UNA IPOTESI ALL'ALTRA, creando sempre una gran confusione che ha ogni volta ha immancabilmente oscurato gli obiettivi da raggiungere.**

E così, mentre gli aeroporti di Bari e Brindisi hanno fatto in pochissimi anni passi da gigante sotto tutti gli aspetti (allungamenti enormi di piste, nuovi terminal, nuove torri di controllo, nuove strumentazioni, nuovi parcheggi, ecc. ecc.) realizzati a tempo di record ed in modo impeccabile, a FOGGIA SI SONO SEMPRE FATTI SOLO INVESTIMENTI MARGINALI, IN TEMPI LUNGHISSIMI, E CON LAVORI SPESSO LASCIATI A META' E POI RIPRESI DOPO LUNGHISSIMO TEMPO. Esempi:

- il nuovo raccordo nord tra il piazzale velivoli (apron) e la testata nord '15': mancano ancora le luci
- il nuovo piazzale velivoli: bisogna completare anche il rinforzo della parte vecchia
- il vecchio raccordo sud: bisogna completarne il rinforzo
- il parcheggio esterno per gli autonoleggi: bisogna completarlo

Sono interventi marginali da soli 10 milioni di euro (e non servono a far arrivare gli aerei più grandi), ma allora perché a Foggia non si riescono mai a fare bene e in tempo nemmeno queste "piccole opere", rispetto ai "miracoli" che si fanno continuamente a Bari e Brindisi ? (per non parlare di Taranto, super-allungamento pista da 1700m a 3200m da 130 milioni di euro realizzato a tempo di record spostando fiumi, strade, boschi per far atterrare i Boeing 747 LCF per trasportare i pezzi di fusoliera prodotti a Grottaglie dalla Alenia per il nuovissimo Boeing 787).

Nonostante l'impegno marginale su Foggia, ecco che ad un certo punto anche la soddisfazione dell'Assessore Regionale ai Trasporti Guglielmo Minervini e dell'Amministratore Unico di Aeroporti di Puglia Domenico di Paola si trasforma

da promesse e soddisfazione per il progetto appena approvato:

<http://www.ginolisa.it/?p=3809> (Minervini elogia l'allungamento della pista di Foggia il 03.08.2011)

<http://www.ginolisa.it/?p=3043> (Minervini: "Gino Lisa" "Priorità delle Priorità per la Puglia Corsara" il 18.03.2011)

a disillusione e ricerca di pretesti per potere, ancora una volta, rimangiarsi tutto e non fare nulla al "Gino Lisa":

<http://www.ginolisa.it/?p=4122> (il voltafaccia di Minervini: "Non conviene più investire sul Gino Lisa" il 23.10.2011)

A tutta una serie di bugie di AdP per provare a "scaricare" pretestuosamente da un giorno all'altro tutte le promesse fatte da loro stessi sull'Aeroporto di Foggia, Mondo Gino Lisa ha risposto colpo su colpo a questo link:

<http://www.ginolisa.it/?p=4187> **(Le 8 bugie di Aeroporti di Puglia sul "Gino Lisa": le Risposte di "Mondo Gino Lisa")**

dove si può vedere anche il *fax originale di Ryanair con la proposta del volo Foggia-Londra nel 2002*, e la *lista degli aeroporti europei con piste tra i 1800m e i 2000m* -ossia come quella in progetto a Foggia- che permettono di volare tranquillamente ad aerei da 150-180 posti (in Italia, ricordiamo Lampedusa e Pantelleria):

<http://www.ginolisa.it/?p=4751> **(Confronto con Lampedusa: dal Tunnel della Gelmini [troppo lungo] alla Pista di Di Paola [troppo corta])**

5. La denuncia di "Mondo Gino Lisa": le suddivisioni inique delle risorse economiche pugliesi

Nello Statuto di Aeroporti di Puglia S.p.A., si legge:

"CHI SIAMO

Aeroporti di Puglia SpA gestisce, in regime di concessione totale quarantennale, il sistema aeroportuale pugliese costituito dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto.

Elemento cardine per lo sviluppo economico della regione, gli aeroporti pugliesi concorrono, ognuno per le proprie specifiche peculiarità, al processo di crescita economica e sociale della Puglia...

...Queste moderne infrastrutture, concepite per offrire standard ottimali di servizio e comfort e sostenere adeguatamente il forte incremento di traffico passeggeri, sono esemplari dei valori di tenacia, professionalità ed etica del lavoro a cui AEROPORTI DI PUGLIA si ispira nella sua quotidiana opera di servizio all'intera comunità pugliese....

...La strategia di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali perseguita da AEROPORTI DI PUGLIA ha inoltre recentemente interessato anche gli aeroporti di Foggia e Grottaglie. Tali opere hanno consentito di posizionare strategicamente la Puglia nel ruolo di regione di riferimento per l'area del Mediterraneo del traffico aereo nazionale e internazionale.

<http://www.aeroportidipuglia.it/default.asp?idlingua=1&idContenuto=65&page=Chi+siamo>

In base a quanto dichiarato, AdP dovrebbe quindi favorire lo SVILUPPO DI TUTTI E QUATTRO GLI AEROPORTI PUGLIESI (BARI, BRINDISI, FOGGIA E TARANTO)... andiamo allora a vedere come sono stati finora suddivisi "equamente" tutti gli investimenti fatti; "QUADERNO DEGLI AEROPORTI DELLA PUGLIA ENAC-ENAV" (investimenti 2000-2006):

http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P71095328/aeroporti_della_Puglia.pdf.

Alle **pagine 62-63** si trovano le tabelle riunite insieme nella pagina seguente che sono il "Programma attuativo previsto dall'APQ Trasporti: "Aeroporti e Viabilità", rimodulato nel protocollo d'intesa che sarà firmato il 5 Dicembre 2005 per l'ENAC dal presidente Vito Riggio e dal Direttore Generale Silvano Manera, per la Regione Puglia dal Presidente Nichi Vendola e dall'Assessore ai Trasporti e Vie di Comunicazione Mario Loizzo".

In questo solenne "ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL TRASPORTO AEREO", veniamo a scoprire che su 317.132.000 euro stanziati per tutta la Puglia tra il 2000 e il 2006, a Foggia ne sono stati dedicati solo 10.000.000, ossia solo il 3,15% del totale.

Ora, non pretendiamo certo che Foggia ricevesse il 25% della somma (parti uguali...) o che debba avere la precedenza su Bari, il principale scalo della Regione (ci mancherebbe altro) MA... secondo noi, con una suddivisione solo un TANTINO PIU' GIUSTA E RISPETTOSA DELLE RISORSE ASSEGNATE, un 10% sarebbe stato una soglia ragionevole -anche considerando che la popolazione della provincia di Foggia è circa il 15% di quella pugliese-, e quindi con 32 milioni circa di euro (22 in più oltre ai 10 effettivamente destinati), sicuramente si sarebbe potuto realizzare un allungamento della pista come quello progettato dall'Ing. Bruno... e questo già dal 2000 al 2006, anni a cui si riferiscono queste cifre!

E arriviamo quindi alle faticose domande:

- I) Chi ha deciso questa suddivisione delle risorse ?
- II) Perché nessuno ha verificato/contestato questa assegnazione dei fondi, prima o dopo?
- III) E' stato fatto tutto correttamente ? (es. spettanza dei fondi in base alla popolazione del territorio...)
- IV) Dove erano i politici/rappresentanti foggiani, mentre venivano prese queste importantissime decisioni a Bari/Roma ?



vecchio codice	nuovo codice	Località	titolo intervento	Importo
RIMODULAZIONE NOVEMBRE 2005				
1.a) Interventi a valere sulle risorse della L. 135/97				
ba 01			Nuova aerostazione passeggeri I e II lotto con opere di pertinenza	54.347.000,00
ba 02				
ba 04	ba 01	Bari		9.347.000,00
ba 03	ba 03	Bari	Ampliamento Piazzale sosta aeromobili	
TOTALE L. 135/97				63.694.000,00
1.b) Interventi a valere sulle risorse PON Trasporti 2000-2006				
BARI				
ta 17	ta 17	Bari	Opere di mitigazione impatto ambientale e sistemazione a verde	2.500.000,00
ba 08.01	ba 08.01	Bari	Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - adeguamento recinzione nuova normativa security	2.000.000,00
ba 07.1 e ba 07.2	ba 07	Bari	Sistema controllo 100% bagagli stiva	800.000,00
ba 09	ba 09	Bari	Smaltimento acque meteoriche	2.000.000,00
ta 14	ta 14	Bari	Adeguamento e completamento strada perimetrale	400.000,00
ta 16	ta 16	Bari	Impianti di depurazione e smaltimento bottini di bordo	500.000,00
	ba 11	Bari	segnalatica luminosa verticale standard ICAO per le aree di manovra	355.000,00
	ba 12	Bari	Adeguamento safety al codice E ICAO della pista di volo e via di circolazione	1.650.000,00
	ba 13	Bari	Ristrutturazione Caserma VVF	1.000.000,00
	ba 14	Bari	Realizzazione impianto fotovoltaico	2.000.000,00
	ba 15	Bari	Interventi di riqualifica della pavimentazione della pista di volo 07/25	759.000,00
totale BARI				13.964.000,00
BRINDISI				
br 03.1 e br 03.2	br 03	Brindisi	Sistema controllo 100% bagagli stiva	2.600.000,00
br 01.04	br 05.01	Brindisi	Demolizione vecchia aerostazione - Rimozione ostacoli alla navigazione aerea	250.000,00
br 02	br 02	Brindisi	Ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri ed opere di pertinenza	12.141.000,00
	br 06	Brindisi	segnalatica luminosa verticale standard ICAO per le aree di manovra	895.000,00
	br 07	Brindisi	Riconfigurazione viabilità e parcheggi operatori ed enti di stato	1.500.000,00
	br 08	Brindisi	Completamento ripristino ammaloramento piazzali di sosta aeromobili	900.000,00
br 01.01 br 01.02 br 01.03 br 04 ta 12.01 ta 13	br 05	Brindisi	Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento: (resa, strip, pista 14/32, prolungamento pista e via di rullaggio 14/32, strada perimetrale, recinzione, smaltimento acque meteoriche, pista 05/23)	26.750.000,00
totale BRINDISI				45.036.000,00
TOTALE PON TRASPORTI				59.000.000,00
1.c) Interventi a valere sulle risorse CIPE Aree Depresse				
BRINDISI				
ta 12.2	ta 12.2	Brindisi	Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - Sistema Sicurezza	400.000,00
totale BRINDISI				400.000,00
BARI				
ba 6	ba 6	Bari	Ampliamento Piazzale di sosta aeromobili ad est e ovest	10.000.000,00
ba 8.2	ba 8.2	Bari	Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - Sistema Sicurezza	1.800.000,00
ba 05	ba 05	Bari	Adeguamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento - prolungamento pista rwy 07/25, via di rullaggio e bretella di collegamento	8.000.000,00
ta 22	ta 22	Bari	Ampliamento aerostazione di Bari Palese	8.600.000,00
totale BARI				28.400.000,00
FOGGIA				
ta 15	ta 15	Foggia	Adeguamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento - prolungamento adeguamento pista 16/34, taxiway, strisce di sicurezza e piazzali di sosta aeromobili	10.000.000,00
totale FOGGIA				10.000.000,00
TOTALE CIPE Delibera n. 142/99				38.800.000,00
Atto integrativo all'APQ del 30/12/2004				
1.d) Interventi a valere sulle risorse CIPE (Delibera n. 17/2003)				
TARANTO				
Ta 01	Ta 01	Grottaglie (TA)	Potenziamento land side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica	130.000.000,00
TOTALE CIPE Delibera n. 17/2003				130.000.000,00
1.e) Interventi a valere su risorse private				
BARI				
ta 18	ta 18	Bari	Parcheggio multipiano	10.000.000,00
		Bari	Sistemi Informativi	4.500.000,00
BRINDISI				
ta 19	ta 19	Brindisi	Sistemi Informativi	1.138.000,00
		Brindisi	Pannelli fotovoltaici	2.000.000,00
		Brindisi	Parcheggio multipiano	8.000.000,00
TOTALE risorse private				25.638.000,00
TOTALE GENERALE ACCORDO - AEROPORT				317.132.000,00

Purtroppo, non paghi di quanto già fatto nel 2000-2006, Aeroporti di Puglia si è ripetuta anche nel caso di una assegnazione successiva di fondi, relativi al 2007-2011: questa volta, su circa 206.000.000 eur, a Foggia ne sono andati nuovamente circa 10.000.000, pari al 4,84% del totale... ma questa volta, ancora più di quella precedente, il "Gino Lisa" era l'unico scalo ad avere ancora bisogno di ingenti interventi strutturali (la pista!), mentre gli altri tre aeroporti pugliesi erano appena già stati super-tirati a lucido!

E invece, ancora non soddisfatti della pista allungata a 3000m, della nuova torre di controllo a due piani, delle nuove "ali" aggiunte al modernissimo nuovo terminal, a Bari hanno deciso che non si poteva fare a meno di ristrutturare anche la vecchia parte militare con ben 30 milioni di euro, magari forse in vista di un vanesio "Palese Terminal 2", non giustificato dalla saturazione attuale delle nuovissime, splendide strutture del "Karol Wojtyla". (http://www.aeroportidipuglia.it/fckeditor/userfiles/image/ALLEGATI%20-20AEROPORTI%20DI%20PUGLIA/APT_BARI.pdf, pag. 65-73).

Già solo dedicando quei 30 milioni alla pista di Foggia (20 per ristrutturare la vecchia parte militare e 10 per interrare una strada comunale per farvi passare sopra gli aerei dalla parte vecchia a quella nuova), si sarebbero risolti tutti i problemi del più debole e finora trascurato aeroporto pugliese... e invece, come al solito, *a chi tutto (anche il superfluo!) e a chi niente (nemmeno l'indispensabile!).*

Questa "ristrutturazione" era davvero così urgente, adesso?

Più urgente del permettere finalmente all'aeroporto pugliese più disagiato di iniziare a svilupparsi nel modo giusto?

Alla luce di tutto quanto speso finora in infrastrutture per tutti gli Aeroporti di Puglia (oltre 520 milioni di euro in 10 anni, di cui solo 20 milioni per Foggia - il 3,8%-), le polemiche di AdP del novembre 2011 e le attuali minacce del Governo di ritirare anche i miseri 14 milioni stanziati per l'allungamento della pista del "Gino Lisa" appaiono, francamente, davvero insopportabili.

Aeroporti di Puglia ha sempre giustificato di investire poco su Foggia perché ci volava poca gente, e quindi grosse cifre non erano meritate dallo scalo foggiano. Quindi, il loro pensiero è sempre stato:

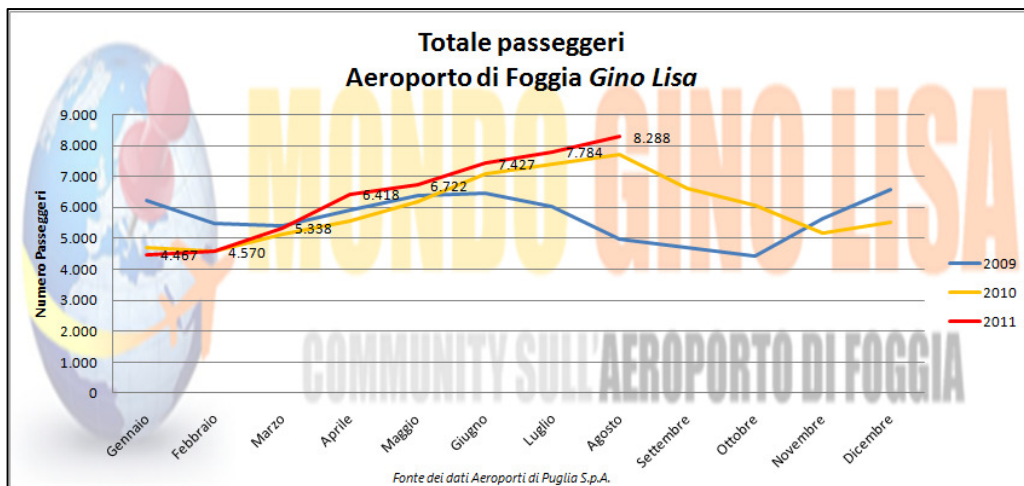
"A Foggia non c'è la pista più lunga, perché non volano abbastanza persone per farla".

In realtà, il problema va letto in modo esattamente opposto:

"A Foggia non volano abbastanza persone, perché non c'è la pista più lunga".

Sembrirebbe un gioco di parole, ma in realtà non è così: è il rapporto causa/effetto che si inverte!

L'aeroporto di Foggia si differenzia da tutti gli altri "aeroporti bonsai" (i piccoli scali in tutta Italia che si vorrebbero chiudere definitivamente per risparmiare sui loro ingenti costi di gestione, non giustificati da assenza o quasi di traffico di passeggeri) perché, contrariamente a questi, è forse l'unico ad aver dimostrato di AVERE GENTE CHE VUOLE USARLO DAVVERO PER VOLARE, a patto ovviamente che *i biglietti abbiano prezzi analoghi a quelli degli altri aeroporti* (ossia 50-100 eur per un volo Foggia-Milano sola andata con aerei standard su pista standard, e non 200-300 eur per lo stesso volo su aerei piccoli per pista corta...).



Come si vede dal grafico dell'andamento del traffico passeggeri (<http://www.ginolisa.it/?p=4077>), il pubblico ha imparato ad apprezzare sempre di più il "Gino Lisa", segno che l'investimento fatto in 3 anni per garantire dei voli affidabili (dall'ottobre 2008) ha dato i suoi frutti, in termini di nascita della "cultura del volo" nella Capitanata.

Mondo Gino Lisa ha fatto anche due sondaggi a questo

proposito, i cui risultati (e molto altro interessante materiale relativo allo scalo foggiano) possono essere letti a questo indirizzo internet: <http://www.ginolisa.it/?cat=824> (Studi Tecnici e Informazioni sul "Gino Lisa").

6. Il futuro del "Gino Lisa": su cosa puntare l'attenzione

La cosa più importante da fare adesso è VIGILARE AFFINCHE' L'ALLUNGAMENTO DELLA PISTA A 1800 METRI AVVENGA NEL PIU' BREVE TEMPO POSSIBILE, accertandosi che:

- a) **Aeroporti di Puglia la smetta di disinteressarsi colpevolmente del "Gino Lisa"**, ed inizi finalmente a condurre i lavori a Foggia con la stessa solerzia, competenza e professionalità che ha sempre mostrato nei lavori per gli scali di Bari, Brindisi e Taranto.
- b) **I 14 milioni già stanziati per l'allungamento non vengano ritirati** per altri scopi, con le scuse più varie possibili (es. qui non servono più, meglio spostarli là, usiamoli per i pullman per Palese, ecc. ecc.)
- c) **Il Comune di Foggia non si "impigrisca"** (come al solito) e proceda speditamente in tutti gli step successivi necessari per la realizzazione del progetto, dalla Conferenza dei Servizi agli espropri dei terreni necessari.
- d) In caso di raddoppio della tangenziale Sud a cura dell'Anas (che passa a ridosso dell'aeroporto), venga obbligatoriamente previsto **il tunnel per interrare un tratto della nuova strada** lungo 400m, onde permettere in futuro l'ulteriore allungamento a 2500m sopra il tunnel, come appena fatto a Forlì.
- e) **Le "forze oscure" che da sempre remano contro l'Aeroporto di Foggia** (e quindi contro l'interesse di tutta la città) non tentino di affossare il progetto (con le scuse più varie...) per preservare i loro terreni nei dintorni dello scalo (e gli interessi milionari dei palazzinari collegati a quei terreni).

La missione di Mondo Gino Lisa è proprio questa: VIGILARE AFFINCHE' NON SI COMMITTANO PIU' GLI ERRORI DEL PASSATO (DIMENTICANZE / ABBANDONI / RIPENSAMENTI), e si proceda in modo veloce e trasparente verso un concreto sviluppo del "Gino Lisa", sul modello di quanto hanno già fatto tantissimi scali "minori" in Italia ed Europa.

(Sulla homepage di www.ginolisa.it c'è un CONTA-TEMPO che indica esattamente quanto è trascorso dall'ultimo step del lungo iter dell'allungamento della pista: <http://www.ginolisa.it/?p=3882> . Adesso occorre che la Conferenza dei Servizi approvi definitivamente il progetto dell'Ing. Antonio Bruno e conferisca il mandato per gli espropri dei terreni ad Aeroporti di Puglia).

Lo scopo ultimo è far capire a TUTTI CHE L'AEROPORTO (BEN) FUNZIONANTE CONVIENE A TUTTI: non è più un costo ma diviene una risorsa che crea nuovi posti di lavoro qualificati, crea un indotto notevole, apre a sviluppi impensabili del turismo, apre la possibilità ai foggiani di andare a lavorare lontano e tornare facilmente a casa, apre il territorio a nuovi interessi da parte di possibili investitori lontani... TUTTO QUESTO NON E' FANTASIA, è esattamente quanto è successo ad esempio a Bergamo, o che sta accadendo ora a Brindisi e Trapani, dove gli aeroporti stanno facendo evolvere rapidamente intere zone prima isolate da tutto e da tutti.

Il messaggio che deve arrivare forte e chiaro ad Aeroporti di Puglia (e alla Regione Puglia, che la controlla al 99,6%...) è questo: IL GINO LISA NON E' PIU' UN AEROPORTO INUTILE, SE SI INIZIA AD ALLUNGARNE LA PISTA FINO A 1800 METRI. QUELLA LUNGHEZZA E' SUFFICIENTE PER AVERE GLI AEREI STANDARD DA 150 PASSEGGERI ED APRIRSI COSI' AL MERCATO AEREO (ITALIANO ED EUROPEO).

Se non lo si fa, allora è davvero uno scalo inutile, e tutti i soldi investiti finora negli ultimi 10 anni (20 milioni in opere minori e almeno 18 in sovvenzioni alle compagnie aeree) saranno stati davvero sprecati al vento...

- 1) E allora, perché lo si è fatto ?
- 2) Se l'intenzione era di lasciare tutto a metà così, perché si sono investiti a vuoto questi 40 milioni di euro circa in 10 anni?
- 3) Se Aeroporti di Puglia considerava il "Gino Lisa" un "peso morto", perché se lo è tenuto, e non lo ha ceduto a qualcuno?
- 4) Magari forse perché il "Gino Lisa" stava bene così com'è ad AdP, inutile per i voli, ma utilissimo per giochi di bilancio a livello pugliese ? (es: prendere i contributi europei per tutta la Regione, ridistribuire le perdite di esercizio, ecc. ecc.)

7. Un'Occasione Storica da non sprecare: la Conferenza dei Servizi del 27.02.2012 per la realizzazione dell'Allungamento a 1800m di Pista dell'Ing. Antonio Bruno (AdP)

Finalmente, dopo tutte le polemiche e gli sforzi illustrati finora in questo documento, il 16.01.2012 si è arrivati a quella che potrebbe essere la SVOLTA DEFINITIVA sulla questione del "Gino Lisa":

<http://www.ginolisa.it/?p=4951> (Approvazione all'Unanimità del Progetto Definitivo dell'Ing. Antonio Bruno da parte del Consiglio Comunale di Foggia)

La Conferenza dei Servizi, indetta a Bari per il 27.02.2012 da Aeroporti di Puglia per pianificare la realizzazione del progetto mettendo d'accordo tutti gli attori interessati (Comune di Foggia, AdP, ANAS, Proprietari dei terreni, ecc.), è di tipo DECISORIO e dovrebbe portare entro breve all'avvio dei lavori (una Conferenza dei Servizi deve concludersi entro 90 giorni) utilizzando *15 milioni di euro stanziati dal CIPE (dai fondi FAS)*, secondo la sequenza:

<http://www.ginolisa.it/?p=3882> (Conferenza dei Servizi e crono-programma ipotetico della realizzazione dei lavori di allungamento)

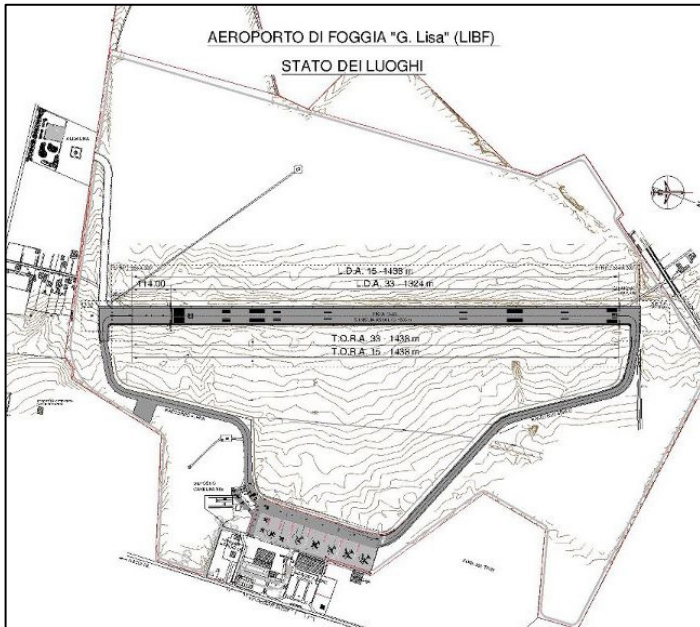
- 1) PRESENTAZIONE PROGETTO [avvenuta il 05.05.2011]
- 2) ESAME TECNICO PRELIMINARE GIUNTA COMUNALE [avvenuta tra maggio e giugno 2011]
- 3) APPROVAZIONE GIUNTA COMUNALE [avvenuta il 07.07.2011 dopo 63 giorni]
- 4) CONSEGNA DEL PROGETTO DEFINITIVO da parte di AdP al Comune di Foggia [avvenuta il 09.11.2011 dopo 125 giorni]
- 5) APPROVAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE [Approvazione avvenuta il 16.01.2012]
- 6) CONFERENZA DEI SERVIZI (*) (Consiglio Comunale + Enti/Privati Interessati dal Progetto), *una FASE CRITICA, perchè di solito i progetti possono essere modificati e quello del Gino Lisa non può essere assolutamente cambiato*, dato che è già quasi al di sotto della soglia di sufficienza... [Apertura il 27 febbraio 2012, chiusura prevista per il 25 maggio 2012?]
- 7) CONFERIMENTO MANDATO ESPROPRI TERRENI AD ADP
- 8) EFFETTUAZIONE ESPROPRI TERRENI DA PARTE DI ADP [necessari circa 2 mesi?]
- 9) BANDO DI GARA LAVORI ALLUNGAMENTO [necessari circa 2 mesi?]
- 10) ASSEGNAZIONE APPALTO ALLUNGAMENTO
- 11) ESECUZIONE LAVORI ALLUNGAMENTO (Testata Nord '15') [necessari 15 mesi?]
- 12) ESECUZIONE LAVORI RISPRISTINO AI 1600M ORIGINARI (Testata Sud '33') [necessario circa 1 mese?]
- 13) INTEGRAZIONE TRA VECCHIA E NUOVA PISTA (Spostamento Segnaletiche, Luci, VOR) [necessario circa 1 mese?]
- 14) COLLAUDO ED APPROVAZIONE ENAC PER I 2000M LDA / 1800M TORA (33-15) [necessario circa 1 mese?]

Ricapitolando, l'iter della Pista potrebbe anche riassumersi in queste macro-fasi funzionali:

- A) "SI PUO' FARE" [1) + 2) + 3])
 B) "SI DEVE FARE" [4) + 5) + 6]) <<< Adesso siamo in questa (delicatissima) fase...
 C) "SI FA" [7) + 8) + 9) + 10])
 D) "E' FATTA!" [11) + 12) + 13])

L'Ing. Bruno è stato molto chiaro: *bisogna arrivare al più presto al passo 7) «Conferimento del Mandato per gli Espropri ad Aeroporti di Puglia»* per poter cantar davvero vittoria, ed essere sicuri che non saranno più possibili insabbiamenti da parte delle "forze oscure" che da sempre remano contro l'Aeroporto di Foggia.

È evidente che i lavori veri e propri dovrebbero durare 18 mesi, cui vanno aggiunti almeno 6 mesi tra appalti ed espropri di terreni da effettuare... sono quindi **2 anni dal momento dell'Approvazione del Consiglio Comunale (previa Conferenza dei Servizi)**.

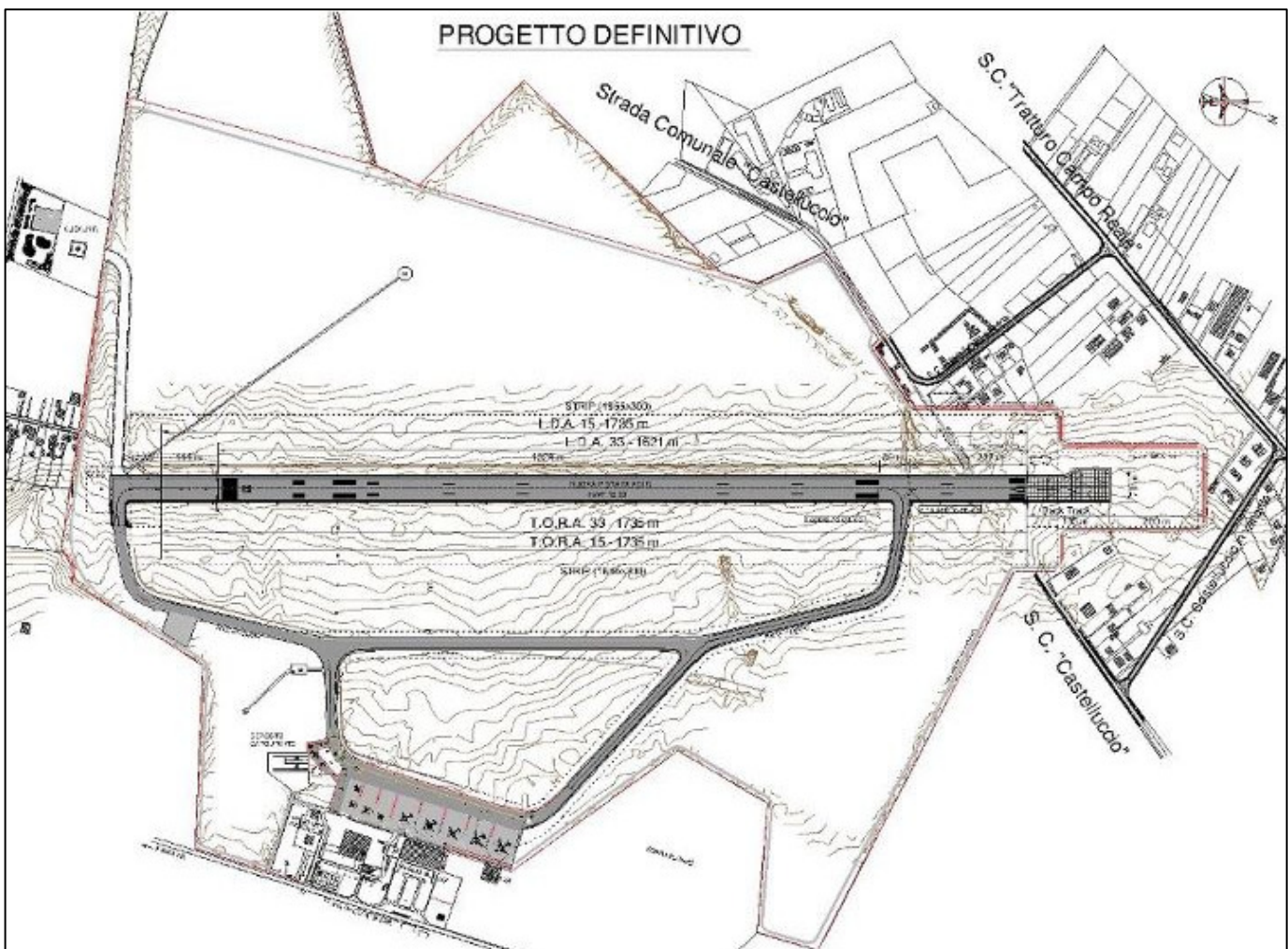


Se tutto andrà per il verso giusto, **per l'inizio del 2014 la pista di Foggia passerà da 1600x45m a 2000x45m**, di cui 1800x45 utilizzabili da subito per far atterrare e decollare **aerei da 150-180 posti (A319 e A320, es. easyJet, Alitalia, AirOne)**, come avviene correntemente a Lampedusa su 1800x45m di pista (*Fase 1*).

Se la risposta del pubblico sarà buona (e lo sarebbe sicuramente con i voli e le tariffe di easyJet o AirOne), basterebbe poi acquisire 2 costruzioni, rinforzare la vecchia parte di pista del 20% (da PCN 37 a PCN 45) ed aggiungere l'impianto ILS CAT II/III per avere a Foggia anche Ryanair e i suoi B737-800 da 189 posti (*Fase 2*).

E in futuro, interrando la tangenziale in occasione del suo previsto raddoppio, la pista potrà estendersi verso sud sopra la strada fino a 2300-2500m totali (come Linate), con espropri minimi (*Fase 3*).

Adesso, l'importante è cominciare bene, e poi vigilare tutti insieme affinché nulla possa più fermare il Progetto dell'Ing. Antonio Bruno.



Le **eventuali criticità ambientali** del Progetto potranno sicuramente essere affrontate e risolte con un atteggiamento propositivo da parte di tutti gli attori coinvolti nella Conferenza dei Servizi durante la *VIA (Valutazione Impatto Ambientale)*, tenendo presente che:

- a) **Il traffico del futuro "Gino Lisa" potenziato non supererà mai la quindicina di decolli al giorno:** si tratta in media di meno di un sorvolo all'ora, e siamo quindi ben lontani dalle medie di scali come Milano Linate o Bergamo Orio al Serio in cui i decolli si susseguono al ritmo di uno ogni 5 minuti, recando un discreto disturbo alle residenze nelle immediate vicinanze. A Foggia, per eventuali problematiche di inquinamento acustico, sarà quindi sufficiente applicare le misure di coibentazione già normalmente adottate in tutto il mondo sulle abitazioni vicine agli aeroporti.
- b) **Gli Ospedali Riuniti distano esattamente 1500m in linea d'aria dalla Testata di decollo,** una distanza sufficiente per poterli considerare al riparo da eventuali effetti indesiderati sia durante i lavori di allungamento della Testata nord (scavi superficiali su terreno) che durante l'esercizio dello scalo (i decolli avvengono ad una distanza sufficiente da non costituire pericolo alcuno e tale da permettere la riduzione del rumore tramite normali lavori di insonorizzazione dell'ospedale -doppi infissi, ecc.-). Inoltre, immediatamente dopo il decollo, i jet vireranno subito sulla sinistra, in modo da evitare il sorvolo del centro della città, seguendo invece la Tangenziale Sud (come del resto già facevano i velivoli della Darwin in questi tre anni di voli).
- c) **A Foggia in quella zona non ci sono opere d'arte/monumenti storici** tali da impedire la realizzazione del progetto, e la deviazione/prolungamento di un tratto di strada periferica non costituisce un problema, dato lo scarso traffico automobilistico che la attraversa da sempre e che quindi non viene penalizzato da un leggero allungamento del percorso. Anche nel caso in cui emergessero dai lavori manufatti/reperti storici di rilievo, essi potrebbero benissimo essere recuperati e trasferiti in un museo: in Irlanda, nell'ampliamento dell'Aeroporto di Shannon (la base di Ryanair...), una intera CHIESETTA GOTICA è stata smontata e ricostruita altrove mattone per mattone... questo per dire che, **VOLENDOLO**, anche il patrimonio storico/culturale (laddove presente) non è affatto un ostacolo insormontabile allo sviluppo di un aeroporto.
- d) **I proprietari dei terreni che saranno espropriati verranno indennizzati** in base al valore di mercato dei loro terreni, e le eventuali nuove costruzioni che sarebbero dovute sorgere in aree ove ora questo non sarebbe più possibile (vincoli aeroportuali) potrebbero benissimo essere rilocate in altra zona della Città di Foggia, secondo il criterio della **compensazione edilizia** correntemente adottato in altre città (vedasi Milano): il Comune fornisce in cambio nuove concessioni edilizie in altra zona, equivalenti a quelle revocate nella zona originaria per le sopraggiunte necessità.

Questi sono alcuni degli scenari che dovranno essere affrontati nella Conferenza dei Servizi, ma al di là della loro mera elencazione, è importante sottolineare una cosa:

anche coloro che adesso potrebbero essere contrari all'ampliamento dell'aeroporto, dovrebbero fermarsi un attimo a riflettere sulla GRANDE UTILITA' anche per loro dello scalo finalmente funzionante: i loro figli potranno finalmente andare e tornare facilmente e velocemente da Foggia verso l'Italia/Europa come attualmente possono fare i baresi e i salentini, potranno cogliere molte più opportunità di studio e lavoro senza essere costretti a ridurre drasticamente i legami con la famiglia di origine per via dei tempi/costi di viaggio, potranno conoscere meglio l'Europa ed aprirsi al mondo intero...

E tutto questo, non è forse più importante del volere costruire ad ogni costo una palazzina in più vicino alla città, laddove ce ne sono forse già troppe? La politica delle sole palazzine come motore dello sviluppo economico alla fine ha portato *Foggia ad essere nel 2011 la peggiore delle 107 Province d'Italia in quanto a Qualità della vita*:

http://www.ilsole24ore.com/speciali/qvita_2011/home.shtml?gtdpage=qvita_2011_province_foggia

Adesso sarebbe quindi forse il caso di iniziare a guardare oltre il proprio egoistico tornaconto personale, di provare tutti insieme a voler finalmente "volare" più in alto...

8. Conclusioni: un possibile Modello per il Futuro

Se la stampa (giornali, internet, radio, televisioni) ci aiuterà a raggiungere il nostro scopo (ALLUNGARE LA PISTA E FAR FINALMENTE FUNZIONARE VERAMENTE IL "GINO LISA"), sarà davvero una cosa senza precedenti, perlomeno in Italia:

per la prima volta, dei comuni cittadini uniscono i loro sforzi tramite Internet, e con il loro impegno disinteressato raggiungono un livello di competenze tali da sopperire alle inefficienze, incompetenze, inettitudini, incapacità progettuali di una classe dirigente (politica e tecnica) che in 43 anni non è riuscita nell'intento a cui era stata preposta (e profumatamente pagata per farlo).

E l'Aeroporto potrebbe essere solo l'inizio: questa magnifica esperienza collettiva potrebbe essere applicata in futuro anche ai molti altri campi in cui la "governance ufficiale" foggiana non è riuscita da sola a risolvere le questioni decennali della Città (vedasi i casi AMGAS e AMICA...), coinvolgendo e guidando i Cittadini ad un **NUOVO IMPEGNO CIVICO CONCRETO ED INFORMATO**, allo scopo di:

- **CAPIRE MEGLIO** i problemi, anche complessi (informazione, approfondimenti e scambi di opinioni tramite Internet)
- **PROPORRE LE SOLUZIONI** più adeguate (confronto ragionato con altre realtà simili in Italia e nel mondo)
- **SCEGLIERE** i Rappresentati più adeguati ad implementarle (basta con la politica delle chiacchiere)
- **VIGILARE** sull'operato di chi è stato designato ad intervenire (basta con le decisioni prese alla chetichella e altrove)

In questo modo, per la prima volta, la **GENTE COMUNE** può finalmente diventare **COSCIENTE e PARTECIPE** di quello che accade intorno ad essa, ed **UNIRE LE FORZE** verso un obiettivo mirato e condiviso.

Tutti insieme, si può.

Grazie a Tutti i Foggiani che credono in un Futuro migliore per la propria terra.

Milano/Foggia, 27 Febbraio 2012

Angelo Stilla
Direttore Tecnico
Associazione "Mondo Gino Lisa"
www.ginolisa.it
a.stilla@ginolisa.it
+39.349.5180402

APPENDICE

Il Progetto Originale di "Mondo Gino Lisa" da 2100m LDA / 1900m TORA per avere Ryanair a Foggia (09/2009)



*Il Progetto Originale di Allungamento Pista di Mondo Gino Lisa (da 30 milioni di euro circa), molto simile a quello dell'Ing. Antonio Bruno di AdP (da 14 milioni di euro): 400 m di asfalto da aggiungere in Testata Nord ai 1600 metri esistenti, deviando un tratto della Via Gioberti, senza espropri di case. La pista così ottenibile sarebbe di 2100m LDA (atterraggi da Sud), 1900m TORA (decolli da Sud), **1900m Balanced Field (Atterraggi e decolli da Nord e da Sud)**.*

Oggi esso potrebbe rappresentare la possibile "Fase 2" del Progetto Attuale di Antonio Bruno, da cui si differenzia per:

- 100m di pista utilizzabile in più per i decolli/atterraggi
- Alcuni espropri anche nella Testata Sud
- Rinforzo del PCN della vecchia parte di pista da 37 a 45
- Installazione dell'Impianto ILS CAT II/III

Queste tre modifiche aggiuntive permetterebbero in futuro di operare su Foggia anche ai Boeing 737-800 da 189 posti di Ryanair, come la compagnia aerea irlandese aveva chiesto di fare già dal 2002.