



ISTANZA ALLA REGIONE PUGLIA & AEROPORTI DI PUGLIA

Il Comitato “Vola Gino Lisa”, in rappresentanza dei Cittadini di Capitanata, di concerto con le Istituzioni locali e le Associazioni di Categoria che oggi, 6 maggio 2014, hanno formalmente aderito alla manifestazione presso l’aeroporto di Bari – Palese, nel ribadire con maggior determinazione e urgenza le proprie ragioni, in più occasioni già autorevolmente espresse dal presidente della Camera di Commercio, in merito alla vertenza dell’aeroporto Gino Lisa di Foggia, indirizzano agli Enti preposti la presente formale istanza, redatta d’intesa con la stessa CCIAA di Foggia.

L’auspicio è che la Regione Puglia e Aeroporti di Puglia, ognuno per le proprie competenze, si attivino tempestivamente, in modo deciso, visibile ed efficace a:

1. **sollecitare il Ministero dell’Ambiente al rilascio della VIA** (Valutazione d’Impatto Ambientale), ultimo atto necessario per potere appaltare i lavori di allungamento della pista; atto che si attende da ormai oltre 9 mesi e la cui immotivata omissione rischia di causare gravi danni alla Comunità per la perdita delle risorse economiche già disponibili (ricordiamo i Fondi Fas) e quindi pregiudicare il progetto di adeguamento di questa importante infrastruttura;
2. **avanzare una regolare istanza** al Ministero delle Infrastrutture affinché, nell’ambito del Piano Nazionale di Sviluppo Aeroportuale ancora *in itinere* ed allo stato di proposta, provveda a reinserire l’aeroporto “Gino Lisa” di Foggia nell’elenco degli scali di interesse nazionale, come scalo che soddisfa esigenze di continuità territoriale e di servizio ai flussi turistici ed attività imprenditoriali del Gargano e dell’intera Capitanata;
3. **promuovere**, unitamente agli altri Enti e Stakeholders del territorio, uno sviluppo equilibrato e sostenibile dell’aeroporto “G. Lisa” nella consapevolezza che, come aeroporto minore nella rete nazionale, può svolgere comunque un ruolo rilevante per lo sviluppo socio-economico dell’area interessata in particolare attraverso l’attivazione immediata di un volo per **Milano-Linate**, in regime di oneri di servizio pubblico, e l’avvio di rotte (connessioni di tipo leisure) intra UE su base stagionale, tramite operazioni charter e servizi di linea operati da vettori low cost o da vettori ibridi (compresenza di operazioni charter e di linea);
4. **garantire** alla comunità della provincia di Foggia, sul tema dell’aeroporto, maggiore apertura, disponibilità, collaborazione, superando ogni pregiudiziale

contrarietà affinché attraverso un dialogo e confronto costruttivi si disegni insieme un percorso di sviluppo sostenibile dello scalo nell'ambito del sistema aeroportuale regionale.

5. **riallocare** tutti i servizi minimi dovuti affinché l'aeroporto possa essere effettivamente operativo non solo, come oggi, per il traffico elicotteristico;

Tali richieste formali sono pienamente giustificate da quanto segue:

1. l'Aeroporto G. Lisa è un'infrastruttura funzionante sulla quale nel corso degli anni sono state investite ingenti risorse pubbliche in opere di ammodernamento; l'allungamento della pista dagli attuali 1.596 metri a 1.833 metri, consentendo il decollo della categoria C, cioè della maggior parte dei velivoli nella fascia da 100 a 156 passeggeri, permetterà finalmente una piena ed efficiente funzionalità dello scalo con ciò evitando di vedere inutilmente sprecate le risorse fino ad oggi investite;
2. l'Aeroporto di Foggia già oggi appartiene al Comprehensive Network della rete Ten-T approvata da Parlamento Europeo, Commissione Europea e Consiglio dei Ministri Europeo in via definitiva nel dicembre del 2013. Nella proposta di Piano Nazionale è l'unico, oltre lo scalo di Forlì, a essere escluso dall'elenco degli scali d'interesse nazionale, un piano, peraltro, inclusivo e non restrittivo, se si considera che nell'elenco rientrano ben 38 aeroporti: 12 strategici e 26 di interesse nazionale e tra questi sono stati inseriti anche scali non rientranti nella rete TEN-T come Cuneo, Crotone, Comiso, Taranto, Salerno, Parma; aeroporti, questi citati, che non si sono caratterizzati per volumi di traffico storici rilevanti, né sono ubicati in aree con potenziale di traffico, numero residenti e flussi turistici superiori a quello di Foggia, né sono distanti da altri scali più di quanto Foggia sia da Bari; appare ad esempio incomprensibile come la Calabria, con meno di 2 milioni di abitanti, possa avere 3 aeroporti di interesse nazionale per traffico passeggeri (Lamezia, Reggio Calabria, Crotone), mentre la Puglia, con 4 milioni di abitanti e lunga più di 400 km., ne veda funzionanti solo 2 fra loro distanti circa km 100 (Bari e Brindisi; Grottaglie, che dista 50 km. da Brindisi, ha vocazione solo cargo);
3. la popolazione residente nella catchment area dello scalo di Foggia (abitanti che risiedono in aree più vicine al G. Lisa rispetto agli aeroporti alternativi di Bari, Napoli e Pescara) è di 1.333.325 abitanti, inclusi residenti in porzioni di province limitrofe (Campobasso, Potenza, Avellino, Benevento, Bat);

4. la Provincia di Foggia è la seconda più estesa d'Italia (dopo Bolzano) e comprende nel proprio territorio aree interne, remote, periferiche, geograficamente ed economicamente svantaggiate, (es. Gargano e Monti Dauni), che distano oltre 200 km. e 2h. 30. min. dall'aeroporto di Bari Palese (Carlantino 194 km., 2 ore e 29 min.; Vieste 178 km., 2 ore e 43 min.; Peschici 238 km., 2 ore 57 min.);
5. l'Aeroporto di Foggia è essenziale allo sviluppo economico e sociale dell'area ;
6. lo scalo di Foggia si trova a una distanza tale dagli aeroporti di Bari (122 km., 1h. e 20 min.) e Pescara (196 km. e 1 h. e 51 min.) da potere beneficiare di un bacino d'utenza specifico e non sovrapposto ad altri scali;
7. la Provincia di Foggia, pur svolgendo un ruolo primario nel incoming turistico nel complessivo territorio pugliese (ha il 40% dei posti letto e il 34% delle presenze turistiche), è l'unica Provincia della Puglia ad avere trend turistici in leggera flessione nel corso degli ultimi anni anche a causa delle difficoltà relative nel raggiungere le principali località turistiche provinciali dai bacini di riferimento con trend più interessanti (aree metropolitane italiane e flussi internazionali); si consideri la generale tendenza della contrazione dei flussi turistici italiani a fronte di un incremento dei flussi stranieri, trend di cui la provincia di Foggia non beneficia appieno essendo meno accessibile dalle principali città europee data la mancanza da un aeroporto funzionante; si evidenzia, in oltre, che i flussi stranieri si distribuiscono su un periodo dell'anno più ampio, 7 mesi, rispetto ai flussi italiani che si concentrano nei due mesi di Luglio e Agosto; le rotte stagionali tra Foggia e le principali città europee genererebbero quindi non solo una crescita di arrivi, ma anche una destagionalizzazione degli stessi, con l'ulteriore utilità derivante dal fatto che i turisti stranieri hanno una propensione alla spesa maggiore rispetto ai turisti italiani;
8. la normativa comunitaria, in considerazione degli interessi generali ed in riferimento proprio allo sviluppo degli aeroporti, dunque in rapporto al miglioramento del sistema della mobilità all'interno dell'Unione con ricadute di sviluppo sull'economia del territorio di riferimento, prevede che in taluni casi **l'intervento dello Stato è necessario** quando si può ottenere un miglioramento tangibile che il mercato non è in grado di attuare da solo; tale situazione viene riconosciuta per gli aiuti all'investimento, per gli aiuti all'operatività in aeroporto, per gli aiuti all'avviamento di nuove rotte; per gli aiuti gestionali viene stabilito un periodo transitorio di 10 anni per raggiungere un equilibrio economico-finanziario e l'entità massima dell'aiuto, per aeroporti con meno di 700.000

passaggeri annui, del 80% del funding gap innalzabili del 20% nel caso di aeroporti ubicati in zone remote;

9. la normativa comunitaria conferma lo strumento della compensazione per oneri di servizio pubblico che può essere dichiarata compatibile per aeroporti dichiarati di interesse economico generale (SIEG) con un traffico inferiore ai 200 mila passeggeri annui. Tale aiuto è esentato dall'obbligo di notifica;
10. è fenomeno consolidato da anni, è Adp non fa eccezione, che gli aeroporti concedano ai vettori incentivi per il lancio di nuove rotte. Altrettanto consueta è la pratica di accordi di co-marketing in base ai quali l'aeroporto e le istituzioni locali si fanno carico di spese pubblicitarie o di altri costi di marketing. Anche in questo caso la consuetudine operativa di Adp non fa eccezione;
11. è necessaria una più corretta ed equa gestione dei quattro scali pugliesi oggetto della convenzione Enac-Seap nel 2002 e dell'affidamento in concessione di cui al Decreto interministeriale (MIT-MEF-DIFESA) n. 4269 del 6 marzo 2003, che corrisponda a reale esercizio dell'attività di volo, non solo gli aeroporti di Bari e Brindisi, ma di tutti gli scali, evitando di creare complicazioni gestionali ed organizzative ogni qualvolta si prospettino anche iniziative private per l'utilizzo dello scalo di Foggia.
12. gestire un aeroporto non significa tenerlo semplicemente aperto in funzione di un formale rispetto di un vincolo di concessione. In coerenza con i contenuti di un reale «**sistema aeroportuale**», una corretta e lungimirante gestione richiede impegno nella stesura di strategie di sviluppo pertinenti, negli investimenti e nella ricerca di vettori idonei per l'attivazione di collegamenti utili all'auspicato incremento del numero degli utenti/anno di tutto il sistema aeroportuale pugliese. Obiettivo realizzabile proprio grazie alle potenzialità dello scalo di Foggia che può raccogliere la domanda, in arrivo e in partenza, del bacino di utenza di tutto il Nord della Puglia Sub Appennino e dei territori extraregionali limitrofi. Tale utenza è attualmente persa dal sistema aeroportuale pugliese perché captata dai concorrenti scali di Napoli e Pescara, oppure da altre tipologie di trasporto pubblico-privato, **nell'errato presupposto che lo scalo barese, da solo, possa attrarre tutta la domanda, anche nella futuribile ipotesi di nuovi collegamenti ferroviari e stradali**

Presidente del Comitato Vola Gino Lisa
Dott.ssa Marialuisa d'Ippolito