



Doveva essere l'annuale giornata dell'economia. È stata invece molto di più: la giornata in cui finalmente sono state messe le carte in tavola per il futuro del Lisa, che da oggi può contare su un solida prospettiva scientifica ed economica per il suo futuro.

Il merito è della Camera di Commercio che ha fatto del rilancio dell'aeroporto foggiano una delle parole chiave del nuovo corso inaugurato dal presidente Fabio Porreca. Lo studio del prof. Oliviero Baccelli (project manager del gruppo CLAS e vicedirettore del centro di economia regionale, trasporti e turismo della Bocconi) colma un vistoso buco, disegnando per l'aeroporto foggiano un futuro fondato finalmente su dati di fatto, inferenze statistiche, previsioni scientifiche e condotto con criteri rigorosi. D'ora in poi, finalmente, dell'aeroporto si potrà parlare con cognizione di causa, non più a vanvera né a caso.

L'impressione è che lo studio, commissionato dalla Camera di Commercio, dal Parco del Gargano e dai cinque gruppi di azione locale della provincia di Foggia, possa costituire un'ottima risorsa da giocare anche sui tavoli del ministero e della regione.

Va detto subito che le cifre e le previsioni che scaturiscono dallo studio non sono trionfalistiche, anzi, del tutto realistiche. E che il raggiungimento dell'obiettivo è tutt'altro che garantito. Come ha puntualizzato il prof. Baccelli per ottenere i risultati attesi bisognerà lavorare duro, costruire politiche di marketing e tessere una rete che possa sostenere gli oneri di gestione.

Le previsioni di traffico dell'indagine sono più basse rispetto a quelle che si leggono nel progetto di allungamento della pista, e questo dato paradossalmente aumenta le possibilità

di ottenere una valutazione d'impatto ambientale favorevole da parte della commissione tecnica del Ministero dell'Ambiente. Adp aveva stimato il traffico generato dall'allungamento della pista in 300,000 passeggeri all'anno. Lo studio realizzato dal gruppo CLAS è più prudente, e lo colloca tra le 229.088 e le 244.664 unità all'anno.

Ma come si è giunti a queste cifre? Obiettivo dello studio era stimare il ruolo potenziale dell'aeroporto di Foggia. Per determinare il possibile posizionamento dello scalo nel sistema aeroportuale regionale e nazionale, sono stati utilizzati diversi parametri: l'analisi della domanda di voli outgoing (dal Lisa verso destinazioni nazionali) e incoming (da destinazioni nazionali e internazionali verso il Lisa); benchmark con aeroporti simili, tenendo conto anche dall'estrema concorrenzialità che caratterizza il settore; gli orientamenti dell'Unione Europea in materia di aiuti di Stato.

L'indagine ha tenuto conto tanto le possibilità dei voli di linea, quanto quelle legate al turismo. In proposito è stata condotta (anche con questionari e focus group rivolti direttamente agli operatori del settore) un'approfondita indagine sullo stato dell'arte del turismo in provincia di Foggia, alla luce della provenienza attuale dei turisti che arrivano da località del Nord Italia e da paesi europei ed extraeuropei e dunque utilizzerebbero con maggiore facilità il trasporto aereo.

Il prof. Baccelli è stato chiarissimo sul progetto di allungamento della pista: "Le nostre stime hanno senso solo se la pista verrà allungata. Quella attuale non consentendo l'atterraggio e il decollo di un certo tipo di velivoli avrebbe costi medi decisamente più elevati rispetto a Bari e Pescara."

Per quanto riguarda i voli di linea, il solo collegamento ritenuto utile è quello con Milano Linate, per il quale viene stimato un volume di 40.000 passeggeri anno.

Più articolato invece il discorso che riguarda il traffico turistico. Per determinare il traffico previsto in ciascuna settimana della stagione turistica, il gruppo CLAS è ricorso a un metodo semplice ma efficace: ciascun aeroporto che potrebbe costituire una base di partenza per il Lisa è stato classificato a seconda della fattibilità e della economicità dei possibili voli da e per il Lisa, e gli è stato assegnato un colore: verde per gli aeroporti che, per quantità della domanda potenziale, distanza e presenza di vettori che utilizzano velivoli compatibili con la nuova pista, possono benissimo ospitare collegamenti con Foggia, giallo per gli scali che presentano alcune criticità (comunque risolvibili, attraverso appropriate iniziative di marketing), rosso per gli aeroporti i cui collegamenti con il Lisa sarebbero eccessivamente

problematici.

Ampio e confortante il ventaglio degli scali verdi: Vienna, Parigi, Lione, Berlino, Francoforte, Colonia, Cracovia, Varsavia, Prega, Zurigo, Torino, Milano, Venezia. Tra quelli gialli figurano, invece, Monaco, Amsterdam, Bucarest, Bruxelles, Londra e Madrid. I rossi sono Dublino, Mosca, Bratislava.

Sulla base dei colori sono state formulate due distinte ipotesi. La prima tiene conto dell'avvio di collegamenti solo con gli aeroporti verdi. La seconda ipotizza il collegamento anche con quelli gialli. Le due stime sono state poi collocate strategicamente nel breve termine (2016, ovvero ad avvenuto allungamento della lista) e 2020 (con il consolidamento delle azioni di marketing).

La prima ipotesi (collegamenti con scali che presentano condizioni ottimali) prevede 155.592 passeggeri nel 2016 e 189.089 nel 2020. La seconda previsione (collegamenti con aeroporti sia verdi che gialli) prevede 178.872 passeggeri a breve termine e 204.664 passeggeri a medio termine. Sommati ai 40.000 del volo di linea Foggia-Milano abbiamo 195.592 passeggeri (2016) e 229.089 (2020) nella prima ipotesi; 218.872 passeggeri (2016) e 244.664 (2020) nella seconda ipotesi.

Un altro aspetto interessante dell'indagine del gruppo CLAS è che per la prima volta sono stati stimati tanto i costi di gestione quanto la ricaduta economica indotta dall'attivazione dei voli.

Anche in questo caso, il prof. Baccelli è stato molto chiaro: "Gli aeroporti che hanno medie di passeggeri al di sotto di un milione di passeggeri all'anno sono in perdita, e hanno bisogno per sopravvivere dell'apporto di istituzioni e forze economiche locali."

Emblematici gli esempi mostrati dal docente. L'aeroporto di Rimini, che produce 558.335 passeggeri all'anno è quasi in dissesto finanziario. Pescara (542.963 pax) perde 5 milioni di euro ogni anno, che però vengono ripianati con il contributo della Regione Abruzzo.

L'aeroporto di Perugia gode del sostegno di alcune fondazioni bancarie.

Ma quale sarebbe il costo aggiuntivo che il Gino Lisa dovrebbe sopportare? La perdita prevista (da sommarsi comunque ai costi attuali) non è spaventosa: un milione e 200.000 euro all'anno, a fronte, però, di una ricaduta in termini di indotto assai più ampia. Il gruppo CLASS la stima in circa 24 milioni e 317.000 euro, di cui undici milioni e mezzo aggiuntivi rispetto alla situazione attuale (ovvero a quanto i turisti spendono attualmente). Va precisato che comunque non tutto questo ingente volume d'affari riguarderebbe la

Capitanata, in quanto il bacino di utenza stimato dallo studio interessa, seppure in misura minore, anche altre province (Campopasso, BAT e Pescara).

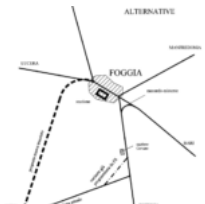
Ma una cosa lo studio l'ha dimostrato. Senza alcun dubbio. Allungare la pista del Lisa è un affare. Da non perdere.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



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



Il dibattito | Per scongiurare il bypass della stazione, riprendere la proposta Iafelice



Fabio Porreca, rondine che annuncia la

primavera?



Un'altra beffa per Foggia. Stazione bypassata dall'alta capacità ferroviaria.

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 35