



Gino Longo risponde all'on. Salvatore Tatarella, con un intervento altrettanto documentato. Longo inserisce nella riflessione e nella discussione attorno allo scalo foggiano un aspetto cui *Lettere Meridiane* dedicherà nei prossimi giorni particolare attenzione: il rapporto tra il Lisa (che vanta un sedime aeroportuale, ovvero un'area di pertinenza) tra le più grandi d'Italia, e le vicende urbanistiche che nel bene e nel male hanno punteggiato la storia recente della città.

\* \* \*

La cronistoria *wikipedia*, redatta da Tatarella, può essere anche interessante per qualche scolareto, ma omette punti importanti. Muove critiche a destra e a manca, ma di soluzioni, seguite da argomentazioni tecnicamente fattibili, zero! Intanto vanno fatte alcune precisazioni.

-

Il traffico aereo, nei primi anni di vita del Gino Lisa versione civile, ha una vistosa diminuzione dopo la tragedia del Fokker caduto, che da Roma volava verso Foggia.

-

Negli anni '70 e '80 era necessario un collegamento con Roma e si era collegati con tutta l'Italia, Europa e mondo. Questo valeva per Foggia, come per Bari e Brindisi, che per molti anni hanno avuto come voli diretti solo Roma, successivamente Milano. In quegli anni in treno si

impiegavano 6 ore per Roma e 8 per Milano, con i voli per Roma, un'ora, si raggiungeva Cagliari, Torino, Milano, Palermo etc in 3/4 ore.

-

Che l'area circostante al Gino Lisa sia oggetto di morbose attenzioni lottizzatrici non è mistero ed è cosa nota sin dalla sua smilitarizzazione!

-

Certamente Tatarella ignora che al Gino Lisa, che lui reputa inadeguato, atterrò anche il DC9, come documenti, anche fotografici, dimostrano! Ciò vuol dire che la pista era ed è idonea, e l'aereo citato, rispetto a quelli più moderni in dotazione alle compagnie odierne, richiedeva una pista sufficientemente adeguata. Ciò significa che la pista era ed è idonea, come dimostreremo anche in seguito.

-

La Federico II, che ben poco centra con la validità dell'aeroporto, di certo non è stata un'esperienza positiva. Tuttavia servì a far rimuovere dal Comune, ostacoli costruiti abusivamente davanti alla pista, restituendogli ben 400 mt. Tuttavia, assolutamente inutile è stata l'ultra decennale esperienza del “Consorzio Gino Lisa”, dove mai nessuno ha fatto i conti del denaro pubblico speso, così come la Promo Daunia organizzata dall'amministrazione provinciale, entrambe distintisi per non aver ottenuto alcun risultato.

Tatarella

afferma il falso sul conto della Darwin airlines che, negli anni in cui operò a Foggia, si distinse per serietà, puntualità, affidabilità. Piuttosto il buon Salvatore potrebbe spiegare perché la Regione ha mercanteggiato con gli elvetici, quando da 5 milioni di contributo pubblico annuale, ne proposero prima 4, e la Darwin accettò, poi scesero ad un solo milione, qui la Darwin decise di andarsene. Va detto che la Regione in quel periodo aumentò la quota di finanziamento, se la memoria non m'inganna, con 18 milioni le compagnie che servivano

Brindisi, e con 26 quelle che servivano Bari.

La Darwin, dati alla mano, aveva di fatto operato un crescente incremento di passeggeri, negli anni che aveva servito Foggia, e nell'ultimo anno di attività l'incremento fu superiore agli altri due scali pugliesi!

Non solo, la Darwin, e questi sono atti pubblici, dichiarò la piena soddisfazione del mercato di Capitanata, e riteneva vi potessero essere grossi margini di miglioramento e interessanti potenzialità, tanto che si era impegnata a portare un altro aereo fisso alla base foggiana per attivare, a proprie spese, altre tre linee oltre le tre co-finanziate dalla Regione!

Viene revocato il finanziamento alla Darwin proprio quando il Gino Lisa registra il maggior incremento in Puglia, classificandosi il primo aeroporto pugliese per traffico, in percentuale alle rotte attive, che erano di gran lunga inferiori a quelle da e per Bari e da e per Brindisi!

La Darwin smentisce clamorosamente la barzelletta raccontata per anni, che da Foggia non esiste utenza, l'ultimo anno di servizio della compagnia svizzera, da Foggia, volano in 12 mesi oltre 75 mila passeggeri, con un solo volo giornaliero per Milano, 3 voli settimanali per Palermo e due per Torino, con aerei da 50 posti!

In quel periodo si vociferava, a mezzo stampa e non solo, di un accordo - Giunta Ciliberti- fra comune di Foggia e un'azienda tedesca, per installare un impianto di pannelli solari all'interno dell'area aeroportuale, praticamente a bordo pista! Guarda caso avrebbero fornito energia proprio agli aeroporti di Bari e Brindisi! Mentre a Foggia si firmavano licenze edilizie nella zona Gino Lisa.

Sussistono

tutti gli elementi per sospettare fortemente, che esiste una volontà ben precisa, che impone anche agli avventurieri “politici” di remare contro lo sviluppo dell’aeroporto di Capitanata.

Quando

il gioco sembrava fatto, cioè la chiusura dei voli e già si pensava a come smantellare lo scalo, a rompere le uova nel panierino a questa operazione, arrivò quel “maledetto” finanziamento di 14 milioni di euro per adeguare la pista e risarcire chi di diritto.

In

4 anni, e con una lentezza tale da far apparire un bradipo un centometrista olimpionico, si varò un progetto per allungare la pista, approvato dal Comune di Foggia e dalla Regione. Mentre la Giunta Mongelli continuava a firmare licenze edilizie nell’area circostante! A questo punto iniziarono una serie di giochi delle tre carte, scaricando le colpe una volta al Comune ed un’altra alla regione sino al Ministero dell’Ambiente.

A

mio modesto parere, la Magistratura, molto assente a Foggia, dovrebbe interessarsi a questi fatti! Comunque il progetto è rimasto chiuso in un cassetto del Ministero dell’Ambiente, in attesa che si pronunciasse il Ministro Lupi, che esclude il Gino Lisa dagli aeroporti d’Interesse Nazionale, nell’assoluta indifferenza dei deputati di Capitanata e con il solo Lello Di Gioia, eletto altrove, ad alzare la voce!

Ma

tutto questo lo si era capito quando piombò a Foggia, nel mese di Gennaio, l’ex Ministro Mauro, ad annunciare: “da domani si vola dall’Amendola” ... Infatti Mauro è stato poi a Sanremo a cantare un revival di Domenico Modugno!

Chi

tira per i capelli Amendola, lo fa o per ignoranza oppure in malafede, con lo scopo di spostare l’attenzione sul gravissimo atteggiamento

degli amministratori comunali e regionali, che hanno fatto perdere il finanziamento. Persa un' importante opportunità, danneggiata la Capitanata!

La

dimostrazione che vi è un muro di gomma alzato puntualmente ad ogni valida iniziativa, è la disavventura di un tour operator locale, messo in condizione, da Aeroporti Puglia, di non poter organizzare charter da Foggia per Medjugorje, questo succedeva la primavera scorsa!

Quest'ultimo

tassello completa il mosaico che vuole: garantire gli interessi di pochi sul piano della lottizzazione e del fotovoltaico, eliminare la concorrenza allo scalo barese con atteggiamenti mafiosi, contenere il largo primato che il Gargano vanta rispetto alle altre zone turistiche balneari pugliesi, tutto ciò a discapito dello sviluppo della Capitanata e con la complicità di conterranei politici incapaci, chiacchieroni e racconta balle!

Il

buon Salvatore accusa la classe politica locale, gli chiedo se ha incluso anche se stesso. Se sì, sarà ammirato il suo senso di obbiettività!

Infine

sarebbe interessante se, Salvatore Tatarella, facesse sapere ai lettori di *Lettere Meridiane*, quali iniziative pro aeroporto in Capitanata, ovviamente escluso il Gino Lisa, abbia portato avanti nelle sedi competenti a favore di Amendola o di Mezzanone, nelle vesti di Consigliere provinciale, regionale, Sindaco di Cerignola, Euro parlamentare e da parlamentare italiano. Se esistono, le rendesse note, e gli chiedo scusa sin d'ora per aver mal pensato, diversamente, meglio che taccia, fa più bella figura.

A

Foggia e alla Capitanata serve essere collegati con Roma e Milano, per essere collegati a tutto il mondo, e poter lasciare atterrare charter

sempre osteggiati.

Concludo

dicendo che almeno quattro compagnie italiane, senza contare quelle europee che possono operare in Italia, hanno flotte, anche con aerei di oltre 100 posti - vedi gli Embraer 190 e 195, il bombardier con le varie versioni, il BAe 146 - , che decollano e atterrano in 1.200/1.300 metri di pista, quella del Gino Lisa è di circa 1.800!

Di

balle e pretesti se ne trovano a iosa pur di non fare, vedere anche ciò che successe con la Raynair interessata a Foggia in tempi non sospetti, e dirottata altrove, e chissà quante altre situazioni simili vengono nascoste alla gente!

Caro Salvatore, non è il Gino Lisa ad aver fallito, ma a fallire siete voi esponenti della classe politica di Capitanata!

Gino Longo

Facebook Comments

## Potrebbe interessarti anche:



A Foggia si torna a parlare di Mezzogiorno: oggi incontro con D'Alema, Gesmundo e De Tomaso



## Gino Longo: “Non è il Lisa inadeguato, ma la classe politica e dirigente”

Anche i  
coronavirus  
hanno un sesso



Insegnò a Foggia  
Rodolfo Bettazzi,  
genio della  
matematica



Moldaunia:  
l'inatteso sì della  
Provincia di  
Campobasso

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 5