

# Il Gino Lisa e il “Rapporto sulle strategie di programmazione per il sistema aeroportuale italiano”

Nonostante si sia diffusa la notizia del prossimo adeguamento strutturale (pista ampliata a 1800m) del Gino Lisa (che per comodità di seguito abbrevieremo in GL), al momento non esistono riscontri circa il fatto che la posizione dello scalo dauno possa essere rivalutata.

Recentemente infatti l'ENAC ha definito il GL “aeroporto Bonsai”: appare quindi necessario fare qualche considerazione circa il famoso piano di riorganizzazione del sistema aeroportuale italiano dell'ENAC denominato **“Rapporto sulle strategie di programmazione per il sistema aeroportuale italiano”** ed elaborato da **NOMISMA-KPMG-ONE WORKS**.

Sebbene sia lecito un ottimismo di tipo prudenziale, occorre in ogni caso non abbassare la guardia ed esporre in maniera articolata qualche considerazione sulle recenti polemiche circa l'inserimento del GL tra gli scali da chiudere.



Innanzitutto possiamo affermare che è l'ennesimo caso di stalla chiusa dopo che i buoi sono scappati. E a contribuire a farli scappare ha giocato un ruolo il far west (vedi deregulation) che sulla spinta di campanilismi mai sopiti delle nostre classi politiche a livello locale (1 provincia=1 aeroporto), ha prodotto la situazione che ora l'ENAC si affanna con "RIGORE" a sanare.

Nell'ultimo decennio, sulla scia del modello di business low cost (ossia operatività su scali periferici) sono stati attrezzati al traffico civile numerosi scali senza che ci fossero le giuste garanzie industriali di redditività a lungo termine (passeggeri/movimenti) ed entrando in competizione con scali di 1° livello verso il quale sono riusciti a mantenere per un periodo limitato una maggiore attrattiva concorrenziale.

Recentemente il modello low cost (forte del numero di passeggeri in crescita) è diventato appetibile anche dai grandi scali che, affamati di passeggeri, hanno siglato accordi per aggiudicarsi i vettori a basso costo, tanto che oggi queste compagnie si apprestano addirittura a chiedere di utilizzare scali tradizionalmente business come quello di Linate. Il risultato di questo è che gli scali secondari hanno perso il loro vantaggio competitivo e quindi un forte ingresso d'introiti. Anche perché nell'insana competizione tra gli scali si è lasciato sullo sfondo una tematica non di poco conto come le infrastrutture di collegamento: queste sono spesso la vera spina nel fianco degli scali italiani. Con un BdU di riferimento potenziale scarsamente dotato di collegamenti celeri non si riesce quindi ad intercettare tutti i potenziali passeggeri, allontanando la soglia minima di ricavi necessaria per la sopravvivenza.

Non di rado i passeggeri sono costretti a sobbarcarsi interscambi con navette e "trenini" o svenarsi con i parcheggi e i taxi per raggiungere i terminal. Tutto questo ha contribuito a creare la spinta demagogica dell'“aeroporto per tutti”: chi populisticamente ha spinto per creare “l'aeroporto sotto casa” dalle dubbie prospettive non ha avuto difficoltà ad accaparrarsi facili consensi.

Nonostante non sia reperibile in alcun modo una copia integrale dell'ormai arcinoto rapporto ENAC (per trasparenza andrebbe divulgato quantomeno agli operatori del settore ad altri soggetti interessati come lo stesso comitato Mondo Gino Lisa), i rumors circolanti con insistenza stimano in 24 gli scali italiani a rischio chiusura poiché “non strategici/complementari”, ovvero con un traffico passeggeri inferiore alle 500.000 unità: questo è il break even point (successivamente indicheremo questo livello con la sigla BEP) calcolato dai tre advisors come spartiacque per una gestione aeroportuale in equilibrio economico.

La dicitura è sostanzialmente “ponziopilatesca”: gli scali non vengono semplicemente chiusi, bensì sarebbero addossati alle comunità locali (e quindi sostanzialmente a chi li ha voluti nonostante le “resistenze” dell'ENAC) i costi di gestione. E con le vacche magre di questi tempi sappiamo tutti che sarà difficile per le amministrazioni locali garantire l'esercizio aeroportuale.

Ecco la lista degli scali complementari *incriminati* in quanto si attestano al di sotto del BEP (500.000 passeggeri anno):



1. ALBENGA
2. ANCONA
3. AOSTA
4. BOLZANO
5. BRESCIA
6. SALERNO
7. COMISO
8. CROTONE
9. CUNEO
10. ELBA
11. FOGGIA
12. FORLÌ
13. GROSSETO
14. GROTTAGLIE
15. LAMPEDUSA
16. PANTELLERIA
17. PARMA
18. PERUGIA
19. PESCARA
20. REGGIO CALABRIA
21. RIMINI
22. SIENA
23. TORTOLÌ
24. ROMA CIAMPINO

Proviamo ora a fare qualche considerazione specifica sugli scali in questione, suddividendoli in categorie omogenee e confrontando la loro situazione con lo status quo dello scalo dauno. [per sintesi il ricorrente termine “Bacino d’utenza” è abbreviato successivamente in BdU].

### I VERI AEROPORTI BONSAI

Aosta

Bolzano

Elba

Tortolì

Lampedusa

Pantelleria



Questi scali servono aree scarsamente popolate (l'intera Val d'Aosta conta 127.836 abitanti: meno della sola città di Foggia) tanto che in alcuni casi sono asserviti a necessità di continuità territoriale e sono strettamente correlati a picchi turistici concentrati in un lasso di tempo molto ristretto.

Per quanto riguarda poi AO, BZ, Tortolì e l'Elba, questi condividono con il GL dimensioni della pista al di sotto dei 1800 m utili. Conseguentemente i velivoli a maggior capienza non possono nè atterrare nè decollare. Ma a differenza dello scalo dauno, inserito nel cuore della 2ª pianura d'Italia e quindi estendibile ad almeno 1800m, questi scali sono inseriti in un contesto geografico molto particolare.

Ciò rende difficile la possibilità di ampliarli in quanto sarebbe difficile reperire lo spazio a disposizione o movimentare gli avvicinamenti e i decolli con aerei più grandi per ostacoli fisici (come la presenza di catene montuose). Guardiamo l'immagine dell'aeroporto dell'Isola d'Elba qui sopra: per non continuare a “vivere” di turboelica, sarebbe necessario spianare la montagna o asfaltare la spiaggia. Il che in un parco nazionale non è proprio così facile.

**In pratica questi scali, a differenza del GL, hanno margini di manovra limitati per aumentare i passeggeri a disposizione in termini di tecnici e/o di BdU. Inoltre come già esposto su Mondo Gino Lisa il potenziale, in termini di BdU del GL, si attesta prudenzialmente a 2.077.221<sup>1</sup>. E nessuno tra**

<sup>1</sup> <http://www.ginolisa.it/?p=2085>

questi scali può raggiungere una tale base di partenza di potenziali viaggiatori, nemmeno considerando i flussi turistici con estrema generosità.

### GLI SCALI INUTILI (E DANNOSI)



Questi scali rappresentano forse i veri obiettivi del giro di vite imposto dall'ENAC.

Sono il simbolo dell'intromissione della politica di "basso respiro" nelle strategie di trasporto allo scopo, non secondario, di creare qualche clientela a colpi di campanilismo. In pratica questi scali non possono raggiungere livelli di passeggeri tali in quanto inseriti a poca distanza da altri scali entrando in un circolo di pericolosa concorrenza al ribasso.

Il risultato è sotto gli occhi di tutti: non solo hanno numeri risibili in termini di passeggeri ma questi sono stati pericolosamente sottratti ad altri scali ben avviati portandoli in deficit. Che dire del trittico aeroportuale della Via Emilia BOLOGNA-FORLI-RIMINI (un aeroporto ogni 40 km), dell'AEROPORTO DI BRESCIA<sup>2</sup> (schiacciato tra Bergamo e Verona), d'ALBENGA (in competizione impari con Genova che a sua volta perde passeggeri per Malpensa) e di CROTONE (che non fa altro che rubare passeggeri a Lamezia)?

Certo è che se da queste località si fosse pensato ad un treno che DIRETTAMENTE giungesse al terminal dell'aeroporto più vicino forse non ci sarebbe stato bisogno di creare alcuna struttura aeroportuale fotocopia. Non dimenticando che la penuria di parcheggi a prezzo equo: in alcuni scali si arriva al paradosso di un costo di sosta superiore a quello del biglietto aereo. Naturalmente il costo necessario per realizzare dei passanti ferroviari e delle aree di parcheggio in connessione con le aerostazioni principali non è da poco, ma siamo sicuri che il costo che lo stato si sobbarca oggi per questi scali in deficit sia inferiore al costo per delle infrastrutture ferroviarie e di sosta valide per l'aeroporto di riferimento?

Dov'era l'ENAC quando questi scali sono stati avviati a suon di soldi pubblici? Non sarebbe stato più razionale allora dirottare il denaro pubblico verso RFI affrontando il vero problema (ossia la distanza relativa dello scalo di riferimento) con soluzioni di trasporto pubblico locale? Anche perché spesso le ferrovie transitano a poche centinaia di metri dalle aerostazioni (la ferrovia Genova-Ventimiglia transita a poco più di 2 km dall'aeroporto C.Colombo di Genova): questo rende lo scalo d'Albenga tutt'altro che indispensabile (anche perché la parte del suo BdU più occidentale è inevitabilmente attirato dallo scalo di Nizza)

Il discorso vale anche per Taranto, il cui BdU è sì notevole ma proiettato innegabilmente su Brindisi e Bari a distanze che da alcune zone della provincia non sono proibitive. Il denaro speso in questi anni per lo scalo fantasma forse avrebbe potuto giovare alla realizzazione di un terminal ferroviario nell'aeroporto di Brindisi per servire tutto il Salento.

**Condividere quindi la lista per il GL con questi scali è quanto meno ridicolo.**

**La media delle distanze per raggiungere uno scalo alternativo (Bari, Pescara, Napoli) da Foggia è di 160 km, una distanza quattro volte superiore a quella necessaria da Brescia raggiungere il Valerio Catullo di Verona due volte superiore al "gap" che separa Forlì dall'aeroporto di Rimini.**

<sup>2</sup> L'aeroporto di Brescia ha già chiuso al traffico civile, per i dettagli leggere l'articolo pubblicato su MONDO GL <http://www.ginolisa.it/?p=2384>

L'aeroporto di Forlì ha poi anche il "merito" di sottrarre passeggeri a Rimini (del quale parleremo successivamente) portandolo ad un livello di passeggeri tali da farne chiedere la chiusura: sommando i passeggeri di entrambi gli si arriva a sfiorare il milione, separati non valgono nulla. E' chiaro che questa cannibalizzazione va interrotta.

Così come non è eccessivo il tragitto che separa Siena dallo scalo fiorentino e dallo scalo pisano. Un efficiente servizio di collegamento su gomma con gli altri scali toscani potrebbe permettere di ovviare all'assenza di uno scalo a Siena ed avere buoni margini di redditività grazie ai costanti flussi turistici di cui gode la Toscana. Per non parlare poi del fatto che l'ampliamento dello scalo senese è addirittura inviso ad una parte della popolazione<sup>3</sup>.

Ovviamente la distanza da un altro scalo non è l'unico parametro per la valutazione circa la necessità di avviare uno scalo in proprio. La disponibilità di un BdU consistente ha un ruolo tutt'altro che secondario.

È infatti notevole la distanza (100 km) che separa Crotona dallo scalo di Lamezia ma un BdU limitato (173.351 ab) ha sì fatto lo scalo si attestasse su un traffico passeggeri e un numero di destinazioni (tre) pressoché simile a quello del GL.

L'aeroporto di Grosseto è più che inutile, visto che con Taranto condivide il primato di "aeroporto fantasma". Seppure siano notevoli le distanze tra il capoluogo Maremmano e gli scali di Pisa e Fiumicino, un BdU non eccezionale e la prossima apertura dello scalo di Viterbo non lo rendono strategico. Anche perché nonostante la sua apertura, non ha passeggeri e insieme all'aeroporto di Siena, potrebbe soltanto sottrarre passeggeri agli altri scali toscani.

Le stesse considerazioni valgono per lo scalo di Cuneo: lo scalo di Torino-Caselle esercita una forte attrattiva, anche perché la sua collocazione geografica favorevole (lo scalo è al centro del Piemonte e su di lui convergono le principali arterie viarie della regione comprensive di un collegamento ferroviario) lo rendono attrattivo nonostante la distanza Cuneo-Torino.

Questo limita la possibilità del 2° scalo piemontese di arrivare a numeri vicini al BEP nonostante sottragga passeggeri a Caselle.

**L'aeroporto a Foggia non è un capriccio: nessuno si sognerebbe di fare battaglie se la distanza con Bari Palese fosse ridotta a 60 km, ma da alcune zone della provincia (Vieste) la distanza media dagli aeroporti si avvicina a 220 km (con tempi di percorrenza che sfiorano le tre ore!). E da nessuna area periferica delle province sopra descritte si arriva a tragitti tali (per distanza e tempi d'accessibilità) per raggiungere l'aeroporto considerato alternativo.**

## GLI SCALI MALGESTITI

Ancona Falconara



Pescara



Reggio C.



Rimini



Perugia S.Egidio



Parma



In questa categoria rientrano tutta una serie di scali che si trovano al di sotto del livello di BEP previsto, ma sul quale ci sono da fare alcune considerazioni. Innanzitutto alcuni di questi sono riusciti in passato a superare la faticosa soglia dei 500.000 passeggeri/anno comunque vi sono attestati molto vicini. Questi scali hanno essenzialmente tre tipi di problematiche:

<sup>3</sup> <http://www.comitatoampugnano.it/>

<p align="center"><b>DIFFICOLTÀ D'INTERCONNESSIONE CON IL PROPRIO BdU</b></p>	<p align="center"><b>STRATEGIE AZIENDALI E COMMERCIALI CARENTI</b></p>	<p align="center"><b>LA GESTIONE NON TRASPARENTE</b></p>
<p>Sebbene questi scali abbiano in alcuni casi nomi altisonanti (“d’Abruzzo”, o “dello stretto”) in realtà questi si sono tramutati nello scalo del comune che li ospita. In alcuni casi infatti il capoluogo sede d’aeroporto non è geograficamente strategico in quanto a collegamenti viari e ferroviari. Questo ne limita la capacità di attirare potenziali passeggeri.</p> <p>L’aeroporto di PE e quello di PG non sono raggiungibili direttamente da tutti i principali centri della regione e l’aeroporto di RC, nonostante sia vicinissimo all’enorme BdU della provincia di Messina, non è in grado di intercettare tutta la domanda potenziale di trasporto. Stesso discorso dicasi per PR.</p> <p>Questo genere di criticità è stato già trattato nel paragrafo dedicato agli “scali inutili”.</p> <p>Con collegamenti intermodali carenti le possibilità di attirare clientela si erode, e questi scali ne sono la prova tangibile.</p> <p>Anche perché in alcune circostanze sarebbe sufficiente creare una struttura di collegamento pedonale per avvicinare l’aerostazione a linee ferroviarie distanti poche decine di metri, come nel caso di RN<sup>4</sup>, di PR<sup>5</sup> e di PE<sup>6</sup>.</p> <p>Quanto al “Tito Minniti” forse bisognerebbe cercare di sistemare la “grana” Metromare<sup>7</sup>, unica chance per unire il BdU reggino a quello messinese.</p> <p>I costi di realizzazione di queste infrastrutture potrebbe essere ammortizzata con delle gestioni aeroportuali più ricche di passeggeri e al di sopra del BEP.</p> <p>Inoltre chi difende questi scali lo fa trincerandosi dietro il baluardo del turismo. Discorso sacrosanto, ma il turismo ha la necessità di raggiungere i comprensori turistici con celerità, praticità e a costi contenuti senza l’obbligo dell’utilizzo dei taxi come unico mezzo valido di trasporto. In assenza di queste prerogative l’offerta turistica si fa meno attraente in quanto meno pratica, e può facilmente cedere alla concorrenza d’altri territori.</p>	<p>In questi scali le politiche commerciali, spesso improvvisate non sono state all’altezza del compito dato di reperire passeggeri. Conseguentemente il marketing territoriale non è riuscito a fare sistema con gli operatori turistici e commerciali. Laddove si sono riusciti a creare collegamenti, questi non sono stati capaci di generare flussi di passeggeri costanti in grado di permettere alle compagnie aeree di conservare le tratte. Dall’altro canto invece l’utenza lamenta l’assenza d’alcune tratte che potrebbero avere invece mercato. Questo continuo disequilibrio ha portato gli scali ad avere livelli di traffico anche molto distanti dal BeP.</p> <p>Il collegamento con alcuni città non vengono attuati perché considerati “relativamente” vicini: in realtà essendo i tempi di percorrenza elevati potrebbero avere successo. Ci riferiamo a distanze come l’Ancona-Torino, PE-Bologna, PG-Napoli o Bari-Reggio C.</p> <p>Come unica politica attiva le società di gestione si sono limitate a correre dietro a Ryanair o a protestare contro Alitalia per il taglio delle rotte.</p> <p>A tutto questo dobbiamo aggiungere il fatto che in Italia non solo esiste solo la polverizzazione aeroportuale ma anche quella gestionale amministrativa. Ad ogni scalo spesso e volentieri corrisponde un’unica società di gestione. Questo rende pressoché difficile, specie in periodi di congiuntura negativa, il contenimento dei costi data l’impossibilità di creare economie di scala.</p> <p>Tra le vie d’uscita a questa situazione occorre segnalare l’ipotesi che tali società di gestione valutino la possibilità di fondersi per avviare macrosoggetti in grado di gestire con una sola testa più aeroporti territorialmente contigui in maniera strategica.</p> <p>Pensiamo ad esempio che una società comune che gestisca gli aeroporti adriatici (RN, AN, PE) possa avere più chance di sopravvivenza. Questo tipo di indicazione nello studio Enac non è menzionata.</p> <p>Le migliori performance in ambito economico sono infatti registrate dalle società che gestiscono contemporaneamente più scali (Adr, Sea).</p>	<p>Questo è l’aspetto più irritante. Mentre si dibatte su tematiche tecniche e commerciali, e ci si arrovela sul perché gli scali non raggiungano il BEP ci si dimentica che in alcuni casi la gestione aeroportuale è indirizzata anche alla produzione di clientele.</p> <p>Attività che sicuramente non ne fa brillare i bilanci. Anche su questo aspetto (forse volutamente?) lo studio Enac latita.</p> <p>Entrare nei dettagli sarebbe lungo, a titolo esemplificativo linkeremo un’analisi sulla gestione della Saga a PE.</p> <p><a href="http://www.primadanoi.it/modules/new2/article.php?storyid=198">http://www.primadanoi.it/modules/new2/article.php?storyid=198</a></p>

In conclusione, confrontando la situazione di questi scali "malgestiti" con il GL ci sono interessanti considerazioni da fare che discostano nettamente lo scalo dauno da questa categoria di aeroporti. Recentemente l'argomento dei collegamenti su gomma<sup>8</sup> (non essendo possibile realizzare uno scalo ferroviario) con lo scalo è già stato dibattuto in sede preventiva come essenziale per lo sviluppo del GL da 1800m.

La riorganizzazione del trasporto pubblico locale è inoltre favorita dalla posizione strategica dello scalo, posto al centro della provincia e in prossimità di arterie a scorrimento veloce.

Le linee interurbane che raggiungono le principali località del BdU (San Giovanni Rotondo, Manfredonia, San Severo) potrebbero con alcune corse transitare dal GL allungando solo di poco i propri percorsi, e lo stesso potrebbero fare alcune autolinee interregionali (come la Sita per Campobasso e la CLP per Napoli). Si tratta di razionalizzazioni implementabili a costo quasi zero. Per i periodi estivi andrebbe invece varato un servizio su gomma del tipo "Terravision" che colleghi, in coincidenza con gli arrivi e le partenze tutte le località turistiche del Gargano più frequentate (Vieste, Peschici, Rodi Garganico, Mattinata, ...).

Dal punto di vista amministrativo c'è da dire che il GL non sarebbe gestito in maniera solitaria, ma sarebbe inserito nel network di Aeroporti di Puglia: aldilà sui giudizi sull'operato del gestore che in alcuni passaggi non si sono rivelati ottimali (vedi scalo di Grottaglie), una gestione centralizzata come quella di AdP rappresenta il modello migliore per l'esercizio aeroportuale moderno. Se il GL è riuscito a sopravvivere fin'ora lo si deve anche alla capacità di copertura e di sostenibilità economica che una grande società può dare. Sorvolando sulla simmetria della suddivisione dei fondi tra i tre scali, la possibilità di sostenere investimenti e di negoziare accordi commerciali validi con le compagnie è anch'essa funzione delle dimensioni aziendali. Altrimenti si rischia di dover essere ricattati dai vettori.

Per tutte queste ragioni, il GL ha prospettive rosee davanti a sé.

## GLI SCALI DA SVILUPPARE



Tra gli errori del grossolano piano ENAC c'è anche quello di mettere sullo stesso piano scali ben dotati dal punto di vista tecnico (pista in primis) ma che hanno dimostrato di non reggere comunque come attrattiva in termini di passeggeri e di movimenti (per le problematiche sopra esposte) con scali che invece hanno delle potenzialità enormi in termini di BdU di e di assenza di competizione con altri scali ma che non hanno le dotazioni minime necessarie. Foggia, Salerno e Comiso non possono essere definiti inutili.

L'errore è quello di concentrarsi troppo sulla razionalizzazione, dimenticandosi in che alcune aree occorrono delle strutture aeroportuali e che quelle presenti vanno sviluppate (mi riferisco ad esempio agli aeroporti di Salerno e di Comiso), anche se in altre aree del paese si è abbondato con gli aeroporti.

Per lo studio Enac sono soltanto da sviluppare (praticamente da zero) gli scali di Viterbo e di Grazzanise: progetti tutt'altro che economici, che richiederebbero massicci investimenti per realizzare delle infrastrutture ex novo non solo aeroportuali ma anche viarie e ferroviarie.

---

da%20statale%20Adriatica%2C%20Rimini%20RN\_\_a\_-pos.44.02630372061367\_12.623160257935965\_vicino%20a%20Viale%20Lugano%2C%20Rimini%20RN\_\_a\_&mode=W

5 <http://www.bing.com/maps/?v=2&cp=rg294xhvqy27&lvl=19.386100509647104&dir=351.3296582271546&sty=b&where1=Via%20dell'Aeroporto%2C%20Parma%20PR&q=aeroporto%20parma>

6

<http://www.bing.com/maps/?v=2&cp=r24dscj5g71f&lvl=18.36459641889834&dir=83.96384914885859&sty=b&where1=Raccordo%20Aeroporto%2C%2066020%20CH&q=aeroporto%20pescara>

7 <http://trasportisullostretto.wordpress.com/2010/07/20/aeroporto-dello-stretto-bova-sogas-metromare-ha-voluto-imporre-i-propri-orari/>

8 <http://www.ginolisa.it/?p=2476>

L'idea di chiudere Salerno (che condivide con il GL le dimensioni della pista) per avviare, chissà tra quanto un secondo scalo per la Campania (necessario a causa della congestione di Capodichino, unico scalo della regione) non è delle migliori. Con una spesa ridotta si potrebbe adeguare lo scalo di Pontecagnano e interlacciarlo alla ferrovia.

Su Comiso invece è in atto una telenovela: la necessità per una vasta area di avere uno scalo di riferimento, sottraendola così all'obbligo di confluire verso Catania (il cui monopolio ha prodotto tariffe esorbitanti), è ormai improcrastinabile.

Curioso che quindi si decida per la sua inutilità nonostante sia di fatto ancora un cantiere. Quanto meno andrebbero indicati nel piano ENAC degli scali "in prova" da mettere sulla lista degli inutili (burocraticamente definiti "non strategici") solo dopo un giusto periodo di osservazione che li metta alla prova in competizione con gli altri, ma dandogli le stesse opportunità.

**È ovvio che la situazione del GL è pro tempore, ma stupisce che non venga citato il fatto che il suo scarso traffico sia esclusivamente frutto delle inadeguatezze strutturali e non si valuti nessun modello previsionale per quantificare se i suoi passeggeri possano superare il BEP.**

Temiamo quindi che l'ENAC, nonostante gli sviluppi recenti, non abbia a meno nel breve termine l'intenzione di recedere dalle sue posizioni. Possiamo solo affermare che rispondiamo all'ipotesi "scalo complementare", e quindi con a disposizione solo fondi locali, in questo modo:

1. **GL non è uno scalo Bonsai**: i pochi passeggeri (che rappresentano tuttavia una buona performance) sono frutto di carenze infrastrutturali ben note alle quali si può ovviare con investimenti non ingenti e ben ammortizzabili
2. **GL non è inutile e non è dannoso** perché è molto distante dagli altri scali direttamente concorrenti e non è in grado quindi di sottrarre a questi passeggeri. Vivrebbe di un proprio mercato tutt'ora inespresso e forse sottostimato.
3. **GL non sottostà a una cattiva gestione**. Sebbene la gestione di Aeroporti di Puglia abbia suscitato spesso critiche, è riuscita comunque a ottenere la disponibilità nel medio/lungo periodo di Darwin e a superare il periodo critico del fallimento MyAir. Compatibilmente con i mezzi a disposizione, gli attori politico/amministrativi (Camera di Commercio, Promodaunia) sono sensibili alle necessità del GL e propositivi: di tutto questo ne è testimone il sito Mondo Gino Lisa.

Una nota non di poco conto; lo studio dei tre advisors è costato 600.000 €<sup>9</sup> di denaro pubblico: a voi giudicare se la cifra, erogata per venire a conoscenza di "sconvolgenti" verità (come il fatto che l'aeroporto di Siena sia a rischio sopravvivenza e che Malpensa sia strategico), sia equa o meno.

FRANCESCO DI CRISTOFANO

---

<sup>9</sup> <http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Italia/2009/04/enac-aeroporti-piano-sicilia.shtml?uuid=2bfa3e92-246e-11de-bdf4-e9c9b14e9445&DocRulesView=Libero>