

Aeroporti, sulla pista anche risorse private

Uberto Siola

Più volte abbiamo lamentato la carenza di un dibattito vero a Napoli sui problemi veri della città: in primis quelli dell'assetto urbano e della politica delle infrastrutture. Certo le condizioni di continua precarietà finanziaria in cui si dibattono gli Enti territoriali non aiutano a superare una difficoltà a discutere che peraltro da decenni caratterizza la nostra esistenza. Ma nonostante il persistere di tale situazione ci sono ancora isole e momenti felici che ancora stimolano a pensare e ad esprimere le proprie opinioni. Una di queste isole è certamente quella del «Sabato delle Idee», una meritoria iniziativa di Marco Salvatore e di pochi suoi amici e prestigiose istituzioni. Nella sede del Suor Orsola Benincasa si è svolto proprio sabato un incontro sul sistema aeroportuale in Italia e di in Campania. E come ha raccontato il Mattino si sono discussi temi fondamentali connessi agli aeroporti, al sistema infrastrutturale più in generale e alla questione nodale per il futuro della Campania della connessione tra gli aeroporti di Capodichino, di Grazzanise e di Pontecagnano. Ne è emerso un quadro interessante del peso e del significato del sistema aeroportuale in Italia e nel mondo, e si sono evidenziati anche i limiti della nostra situazione meridionale, se si considera che l'insieme dei dati sul movimento aeroportuale del Sud Italia è inferiore o pari al movimento delle sole isole Baleari. La spiegazione per capire nel caso specifico questo fenomeno è da ricercarsi nell'intreccio di competenze e di iniziative fra sistema aeroportuale e filiera

del turismo in generale. Il sistema Baleari è cosciente che le sue attrattive turistiche sono fruibili e determinano ricchezza se si risolve al meglio il problema della sua accessibilità. Partecipare in tutti i modi al miglioramento del sistema aeroportuale diventa quindi un momento centrale dell'azione di politica del turismo in quelle bellissime isole spagnole. Da noi questo non avviene o perlomeno non avviene nella stessa misura ed intensità. E questo rimanda a due tipi di considerazione. Da una parte è chiaro a tutti che alla visione settoriale in cui è organizzata la nostra

Il modello

Le attrattive turistiche determinano ricchezza se sono accessibili. Come alle Baleari basta frammentazioni delle competenze e a fondi solo pubblici

macchina amministrativa e politica (trasporti, turismo, cultura, ecc) corrisponde di fatto la necessità di visioni politiche integrate: soprattutto in una fase di crisi economica e di mancanza di risorse. Dall'altra, ed è forse una delle questioni centrali di questa stagione della vicenda italiana, non è possibile pensare ad alcuna forma di sviluppo possibile della nostra vita se non siamo lucidi sui limiti, e in alcuni casi sull'assenza, delle risorse pubbliche.

L'integrazione pubblico-privato è quindi uno dei temi della discussione da affrontare al più presto. Soprattutto a Napoli ed in Campania dove fra dissesti finanziari e fallimenti di aziende pubbliche e private non si capisce che senso possa avere parlare di futuro e di sviluppo se non si muta atteggiamento rispetto alle iniziative, alle competenze ed alle risorse private. Speriamo che la discussione possa continuare intorno a questi temi. Non è una bella stagione per Napoli e per la Campania. Ma forse la strada giusta può essere quella di chiedere alla politica un modo più integrato di guardare ai vari aspetti della nostra organizzazione sociale e politica e di affrontare con coraggio e con responsabilità il tema del rapporto con il privato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'intervento

Grazzanise, progetto strategico per il traffico aereo

Lucio d'Alessandro

I processi di sviluppo economico, sociale e culturale camminano, è ben noto, sulle ali dei mezzi di comunicazione. Sfruttando un'immagine a buon mercato potremmo dire che essi volano anche sulle ali degli aeroporti. Non c'è dubbio, infatti, che le grandi aree urbane, che talora assumono leadership mondiali, non potrebbero essere tali se non fossero assicurate, a partire da esse e verso di esse, grandi, costanti e «facili» comunicazioni aeree.

Del pari anche zone del mondo meno «centrali» possono partecipare all'insieme delle attività di una società mondializzata se in grado di collegarsi al circuito aereo internazionale. È anche per questo e non soltanto per piccole ragioni di campanile, che ormai ogni pur modesta città italiana è andata accendendo i suoi fuochi di guerra pur di avere un proprio aeroporto.

E la scelta di discutere stamane al «Sabato delle Idee» (a partire dalle ore 10.30 nella Sala degli Angeli dell'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli) proprio del rapporto tra il sistema aeroportuale italiano e lo sviluppo economico del Paese e del Mezzogiorno in particolare è nata proprio dalla constatazione che le politiche di sviluppo del trasporto aereo rappresentano in ogni parte del globo terrestre un fattore fondamentale per la crescita economica, con particolare riferimento alle aree geografiche più svantaggiate e sprovviste di adeguate infrastrutture.

Sappiamo bene, infatti, che ci sono tantissime realtà del sud del Paese che hanno grandi potenzialità di sviluppo sia sul fronte industriale che sul fronte del turismo, ma mi sembra allo tempo evidente come affrontare e finalmente risolvere l'eterno problema delle infrastrutture e dei trasporti sia la condizione imprescindibile per la trasformazione di queste grandi potenzialità in reali occasioni di sviluppo economico a livello nazionale ed internazionale.

Dal più recente studio sul sistema aeroportuale nazionale effettuato dall'Enac emerge, ad esempio, che nei prossimi quindici anni il traffico totale degli aeroporti del bacino del Sud Italia peninsulare (Campania, Basilicata, Puglia e Calabria) andrà praticamente a raddoppiare il numero dei passeggeri passando dagli attuali 11 milioni ai 21 milioni sti-

mati per il 2030. La crescita prevista, dovuta soprattutto all'aumento del traffico internazionale attualmente ancora limitato a valori modesti rispetto alle reali potenzialità, rappresenta sicuramente una buona notizia per il territorio meridionale, ma è altrettanto evidente, come sottolinea lo stesso studio, che la capacità complessiva degli aeroporti del Sud è assolutamente inadeguata, sia per quanto riguarda la capacità delle piste che per quanto riguarda la dotazione di piazzali aeromobili, terminal ed infrastrutture varie, a reggere questa enorme crescita di passeggeri.

In particolare questo discorso vale proprio per Napoli che rappresenta oggi il principale scalo aeroportuale del mezzogiorno peninsulare, visto che accoglie ben 5,6 milioni di passeggeri (praticamente la metà degli 11 milioni complessivi dei sei aeroporti del Sud peninsulare), e che vedrà raddoppiarsi il numero dei passeggeri fino al 2030. Lo studio pocanzi citato mostra altresì come in presenza di questo cospicuo e progressivo aumento di passeggeri l'aeroporto di Capodichino raggiungerà forse già nel 2020 la saturazione. A questo punto appare evidente come sbloccare il «Progetto Grazzanise» sia davvero una condizione imprescindibile per lo sviluppo economico della Campania e del Mezzogiorno, soprattutto per il grande traffico internazionale. È una sfida irrinunciabile e se in Regione non vi sono - nonostante ogni buona volontà politica - attualmente i fondi sufficienti per affrontarla, proprio la Regione potrà impegnarsi affinché sia uno dei primi punti all'ordine del giorno dell'agenda del futuro governo nazionale, facendo anche appello ai privati che vogliono davvero investire su progetti di tecnologie e di avvenire.

Forse qualcuno ve n'è, forse proprio le attuali compagnie proprietarie possono fare uno sforzo lungimirante in questo senso. Perché per affrontare la «questione meridionale» non servono più parole ed ipotesi, ma servono le grandi infrastrutture sulle quali mettere in moto (o in volo!) un futuro sostenibile.



Lo scenario

«La Campania può intercettare la crescita dei viaggiatori»
Oggi il dibattito durante il Sabato delle idee

IL SABATO DELLE IDEE

La «comodità» del viaggio per attrarre i turisti

di PAOLA VILLANI *

Questa mattina, alle ore 10.30, presso la Sala degli Angeli dell'Università Suor Orsola Benincasa, si svolgerà l'appuntamento conclusivo dell'edizione 2012 del «Sabato delle Idee» che sarà dedicato al tema «Sistema aeroportuale e sviluppo. Il caso del Mezzogiorno». L'incontro sarà introdotto da Lucio d'Alessandro e Marco Salvatore. Alla discussione, coordinata dal giornalista del «Corriere della Sera» Mario Garofalo, prenderanno parte Domenico Di Paola, Paolo Simioni, Vito Riggio, Mario Sarcinelli e Sergio Vetrella.

Dalla carrozza al treno, dall'automobile all'aereo, l'avventura di ogni turista, dal Grand Tour ai nostri giorni, è sempre iniziata con il viaggio e dunque con un trasporto che non è solo spostamento fisico, ma anche luogo dell'immaginario, vero inizio di una esperienza, destinata a segnare la propria vita. Sono quelli che Marc Augé ha definito non-luoghi e che hanno un peso considerevole nella costruzione dell'immaginario emotivo del turista. Sinò all'epoca fascista, per esempio, il viaggio a Napoli era una vera avventura, da affrontare con coraggio: occorreva infatti superare, venendo da Roma, le pericolose paludi pontine. Un'esperienza forse ancor più pericolosa della classica ascesa all'igneo bocca del Vesuvio. Un pericolo che intrigava e insieme terrorizzava il turista sette-ottocentesco. Non si tratta solo di considerazioni astratte di un nostalgico umanista lettore dei racconti di viaggio, ma piuttosto di precisi dati numerici e di determinati valori economici. Da una recente indagine dell'Istat, infatti, è emerso che oltre il 40% dei turisti internazionali, su scala mondiale, sceglie la propria destinazione di viaggio sulla base delle condizioni di raggiungibilità delle mete, della bellezza degli itinerari e accessibilità dei siti. Questo è il motivo per

il quale, per esempio, il 70% dei turisti in Russia preferisce spostarsi da Mosca a San Pietroburgo abbandonando il comodo viaggio in aereo e preferendo una memorabile gita in treno, attraverso le suggestive campagne russe.

E questo è un dato che ci deve far riflettere e che già avevano intuito come capitale i Borbone, quando inaugurarono una grande opera ingegneristica e industriale, la ferrovia Napoli-Portici, nel 1839, seconda in Europa solo alla tratta Londra-Glasgow. Era certo un preciso progetto di sviluppo economico-industriale che puntava sull'acciaieria pesante (la cui storia memorabile è oggi testimoniata al museo di Pietrarsa), ma era anche una sagace strategia di sviluppo turistico si direbbe, che puntava a potenziare il flusso di viaggiatori da Napoli verso il nostro Miglio d'Oro, per rendere più agevole l'itinerario verso i celebri luoghi di una delle destinazioni turistiche più affascinanti del mondo, Napoli e dintorni, sulla quale si moltiplicavano guide (anche autorevoli, fino a quella di Salvatore Di Giacomo) che mai trascuravano i consigli pratici sul «come arrivare». Dunque, osiamo, in una regione della quale si continua a ripetere la spiccata vocazione turistica, dovremmo anche ricordare che viaggiare è già partire e non semplicemente arrivare. In fondo, è questo il segreto del successo del settore crocieristico, che è viaggio in movimento e che punta sul trasporto più che sulle mete. Un settore che nell'ultimo decennio è in continua crescita e che, anche in questo periodo di acuta crisi economica, non ha accusato, se non in minima parte, la flessione di presenze degli altri comparti. Riflessioni apparentemente banali queste, ma che però dovrebbero essere ai primi posti dell'agenda di sviluppo della Campania.

* Presidente del corso di laurea in Turismo per i Beni culturali dell'Università Suor Orsola Benincasa