Sono poche le certezze, nell’ennesimo, amaro capitolo della *telenovela* dell’aeroporto di Foggia. Il solo dato di fatto dal quale partire è lo stop imposto da Aeroporti di Puglia alla gara d’appalto per l’allungamento della pista. Il resto appartiene ai si dice, ai timori, alle impressioni.

La sensazione è che a determinare la frenata da parte della società aeroportuale pugliese siano state cause diverse, e non soltanto la paura dell’avvio di una possibile procedura d’infrazione dall’Unione Europea nei confronti della Regione Puglia, per il sospetto di possibili (ed indebiti) aiuti di Stato. Dev’esserci stato dell’altro, per indurre l’ente appaltante a congelare la procedura, soltanto qualche giorno prima della scadenza, fissata al 20 novembre.

Riflettiamo. Adp avrebbe potuto benissimo attendere la scadenza del bando, e successivamente frenare sulla procedura di aggiudicazione. La prudenza della società di gestione degli aeroporti pugliesi dev’essere dunque dovuta anche ad altri fattori. A mezza voce si sente parlare di vizi, che non sarebbero soltanto di forma, ma anche di sostanza. Si accennano criticità legate anche alle prescrizioni imposte dalla Regione Puglia al Comune di Foggia (l’adeguamento del Piano dei Tratturi e delle infrastrutture che sorgono a ridosso dello scalo), che sarebbero assai meno banali di quanto non fosse sembrato in un primo momento.

Ma soprattutto bisogna tener presente che sull’intera procedura grava come un macigno l’assenza di una positiva Valutazione d’Impatto Ambientale da parte del competente ministero. L’iter della gara era stato avviato in pendenza della VIA, forse nella speranza che

il tanto sospirato disco verde giungesse durante la fase di apertura del bando. C’è chi sostiene che il ritardo ministeriale non sia dovuto a ragioni burocratiche ma a questioni tecniche di un certo peso. Che succederebbe nel caso in cui la VIA contenesse prescrizioni tali da imporre una rimodulazione del progetto? Che nella migliore delle ipotesi bisognerebbe rifare tutto daccapo.

Non si tratta, dunque, di peli dell’uovo ma di intoppi più consistenti che rilanciano la questione nevralgica dell’aeroporto: l’assenza di una cabina di regia, in grado di dettare i tempi di un iter che è fatalmente complesso, coinvolgendo tanti soggetti e tanti livelli istituzionali e mettendo in gioco una parte non trascurabile degli assetti urbanistici e funzionali del capoluogo.

Il timore dell’apertura di una procedura d’infrazione ad iniziativa dell’Unione Europea è stata la goccia che ha fatto traboccare il vaso. Il sospetto di indebiti aiuti di stato nascerebbe dal fatto che, diversamente da quanto accaduto per gli aeroporti di Bari e di Brindisi, il progetto foggiano prevede un ampliamento del sedime aeroportuale, cosa che a Bruxelles vedono come il fumo negli occhi, per la paura che il “potenziamento” di uno scalo (utilizzando finanziamenti europei) possa alterare gli equilibri del libero mercato e della libera concorrenza, spostando volumi di traffico e quindi profitti da uno Stato a vantaggio di un altro.

Nel caso del Lisa, viene quasi da sorridere pensando che l’ampliamento del sedime, che serve ad allungare la pista, possa avere chissà quali ripercussioni sugli equilibri e sui movimenti di uomini e merci a livello europeo.

Il caso di Lipsia, più volte citato in questi giorni, somiglia a quello di Foggia più nella forma che non nella sostanza. Nella città tedesca è successo che l’ampliamento dell’aeroporto ha consentito la creazione di un hub per le merci che ha penalizzato lo scalo di Bruxelles, ingenerando il sospetto di una concorrenza sleale della Germania ai danni del Belgio (anche se poi la procedura d’infrazione ha riguardato una vicenda tutto sommato marginale, ovvero l’utilizzo dei finanziamenti per la formazione del personale di un vettore che opera nell’aeroporto).

Il che significa che non dovrebbe essere difficile convincere le autorità comunitarie sull’inoffensività del progetto che riguarda Foggia. Ammesso che nel frattempo si riesca a dipanare il resto della matassa, più che mai intricata.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:

-

  Aeroporto Lisa, si volta pagina. La Regione dà retta al territorio

-

  Gino Lisa, che cosa prevede l’opzione SIEG

-

  Gino Lisa, adesso è proprio il momento della verità

-

  Adconsum: No alla gestione regionale del Lisa

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf
Hits: 11