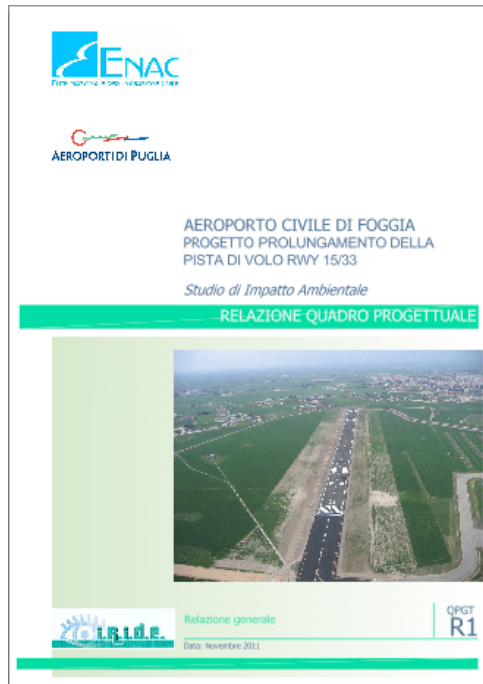


## Gino Lisa e Via: ecco la verità

**Author :** Geppe Inserra

**Date :** 14 Giugno 2014



L'ennesima puntata della infinita telenovela dell'allungamento della pista del Lisa ha dell'inverosimile, non tanto per quanto riguarda la sostanza del problema, quanto per il modo. Se non fosse stato per la bella intervista di Massimo Levantaci a Calzolari, presidente della Commissione Nazionale del Ministero dell'Ambiente per la valutazione d'impatto ambientale, l'opinione pubblica non avrebbe saputo le ragioni che dalla metà dello scorso mese di marzo hanno inceppato l'istruttoria tecnica.

C'è stato per lo meno un difetto di trasparenza o - fate voi - un eccesso di ottimismo, se qualcuno, durante l'incontro svoltosi presso la sede di Aeroporti di Puglia, si era sbilanciato circa l'esito favorevole della Via.

In realtà, basta consultare approfonditamente [la banca dati del Ministero dell'Ambiente](#) per rendersi conto che le cose non stanno così, e che l'istruttoria tecnica non sta procedendo nel verso desiderato.

Cominciamo dalla sostanza del problema, ovvero dalle previsioni circa il traffico passeggeri. Una precisazione, a riguardo. Quando parliamo di valutazione d'impatto ambientale, l'analisi delle previsioni del traffico ha una logica diversa, anzi di segno opposto, rispetto a quella che riguarda lo stesso parametro, in termini di costi benefici. Sembra un paradosso, invece è così: più un aeroporto è produttivo, ovvero più traffico produce, maggiore è il suo impatto ambientale (per i rumori, il traffico veicolare indotto, ecc.).

La storia di questo aeroporto Gino Lisa senza pace, somiglia sempre più da vicino a quella del cane che si

morde la coda: più positive sono le previsioni in termini di traffico, più alto è l'impatto ambientale e di conseguenza più elevate sono le possibilità di una bocciatura da parte della commissione tecnica incaricata della valutazione d'impatto ambientale.

Nell'intervista rilasciata a Levantaci che ha finalmente chiarito come stanno le cose, Calzolari afferma senza mezzi termini che il soggetto proponente non ha fornito i chiarimenti richiesti circa il traffico che l'aeroporto Lisa svilupperà, una volta che la pista verrà allungata.

Il progetto presentato da Enac e Adp, però, contiene espressamente delle previsioni in merito. Bacino di utenza, domanda di trasporto aereo prevista corrispondono ad altrettanti paragrafi del primo capitolo della relazione quadro progettuale (da pagina 19 a pagina 30). L'analisi del rapporto tra domanda e offerta occupa tutto il secondo capitolo, da pagina 31 a pagina 43.

La stima è stata effettuata di Adp utilizzando le tecniche previste dal "manuale dei servizi di previsione del traffico aereo" dell'OACI (Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, nota anche con l'acronimo inglese ICAO, International Civil Aviation Organization).

*"Il traffico di linea passeggeri futuro da/per Foggia - si legge nella relazione - e? stato stimato in funzione di un'ipotesi di moderata crescita dell'indice di mobilità? a fronte del miglioramento della qualità? e del consolidamento dell'offerta di collegamenti aerei verso Milano, Roma e Torino. A questi si aggiungono nuovi collegamenti verso le principali città? italiane, in particolar modo quelle del settentrione.*

*In termini di ipotesi di sviluppo per l'aeroporto di Foggia si ipotizza un potenziale incremento del traffico commerciale di linea in termini di volume che può orientarsi al tetto di circa 300.000 passeggeri all'anno.*

*Considerando che gli aeromobili che potranno operare nello scalo potranno avere una media di 100 passeggeri/aeromobile con un fattore di riempimento medio del 75%, si ipotizza per lo scalo circa 4.000 movimenti di linea all'anno."*

I dati, dunque, nella relazione ci sono. Com'è che la commissione tecnica non li ha tenuti nel giusto conto? Lo vedremo in una prossima *lettera meridiana*.