



Risparmio ai cari lettori di *Lettere Meridiane* la versione integrale del comunicato che l'ufficio stampa del Consiglio Regionale pugliese ha diffuso dopo i due incontri svoltisi alla Regione per verificare l'iter del progetto di allungamento della pista dell'aeroporto Lisa. Tante le dichiarazioni, tante le assicurazioni sulla corale volontà politica di "addivenire" (virgoletto perché è il brutto termine che ricorre spesso nel comunicato) a una soluzione della vicenda.

Ma il solo fatto nuovo rispetto a quel che già si sapeva è che Aeroporti di Puglia ha spedito al Ministero dell'Ambiente lo studio commissionato dalla Camera di Commercio al gruppo Clas, presentato negli scorsi giorni a Foggia. E potrebbe essere un atto importante per sbloccare la procedura della Valutazione d'Impatto Ambientale che giace al Ministero. Anzi, è ufficialmente sospesa.

Come si sa, le perplessità della commissione tecnica ministeriale incaricata del rilascio della VIA riguardano il (maggior) volume di traffico che verrà generato dall'aeroporto Lisa, una volta che la pista verrà allungata.

Non bisogna essere un esperto del settore per comprendere che per quanto riguarda la valutazione dell'impatto ambientale prodotto da un aeroporto, il parametro è inversamente proporzionale rispetto a quello che consente di determinare il rapporto tra costi e benefici.

Più traffico viene generato da uno scalo maggiore è l'impatto ambientale prodotto, in termini di potenziale inquinamento acustico ed atmosferico. Il progetto realizzato da Adp e presentato da Enac attualmente all'esame della commissione tecnica del ministero stima in

circa 300.000 passeggeri il volume medio annuo del traffico che riguarderà l'aeroporto Lisa. Calcolando che verrà prodotto da aeromobili con una capacità media di 100 passeggeri e ipotizzando una percentuale di riempimento del 75%, si ottiene quale risultato 4.000 movimenti all'anno. Che non sono tantissimi e che non dovrebbero produrre un impatto ambientale insostenibile, tenuto conto soprattutto del fatto che non vengono previsti voli notturni, se non per emergenze, e che la fascia notturna è quella più critica dal punto di vista dell'inquinamento acustico.

Lo studio della Camera di Commercio rivede notevolmente le previsioni di Adp, e al ribasso. Il gruppo CLAS è infatti più prudente, e colloca il traffico potenziale generato dal Lisa tra 229.088 e 244.664 passeggeri all'anno. Va quindi positivamente salutata la notizia che al Ministero dell'Ambiente è stato inviato anche il dossier targato Camera di Commercio. Un piccolo giallo emerso nel corso degli incontri baresi riguarda la data della sospensione della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale. Adp ha fatto sapere di averla ricevuta soltanto qualche giorno fa, il 24 giugno. Ma dal database del ministero dell'ambiente che fornisce notizie sullo stato dell'arte delle diverse procedure di Via si apprende che "con nota del 24/01/2014 (prot. DVA-2014-0001735) viene concessa una sospensione del procedimento per 45 giorni."

A risolvere il rebus ci ha pensato il sottosegretario Ivan Scalfarotto che in un comunicato ha fatto sapere che la sospensione è stata richiesta dall'Enac il 27 maggio scorso, per "presentare documentazione di approfondimento. La procedura di VIA potrà quindi riprendere solo dalla metà di luglio, con i tempi necessari ad un parere ponderato e ragionevole."

Nessun ulteriore richiesta "tardiva e pretestuosa" di documentazione da parte del Ministero dell'Ambiente così come aveva tuonato il sindaco di Foggia Landella, ma il contrario. La sospensione dell'iter è una concessione del Ministero, da valutarsi positivamente perché i tecnici potranno adesso prendere visione. Mentre meno positivamente va valutato il fatto che si tratta della seconda sospensione, segnale inequivocabile che la commissione non ritiene soddisfacente la documentazione a supporto del progetto.

Sul fronte della volontà politica, c'è da registrare la conferma della volontà di Aeroporti di Puglia di procedere all'aggiudicazione provvisoria dell'appalto, dunque anche in pendenza della Via e della questione (non meno critica) che riguarda la coerenza del progetto con le norme comunitarie che regolano gli aiuti di stato in materia di aeroporti.

Il doppio incontro barese non ha prodotto sostanziali novità, ma in compenso ha fatto registrare la consueta profluvie di appelli, proteste e chiamate di correo che non stanno né in cielo né in terra.

Del tutto pretestuoso il pressing annunciato da qualche parte sui parlamentari affinché intervengano sulla Valutazione di Impatto Ambientale.

La valutazione è squisitamente tecnica e la politica non può né deve intervenire. Come ha giustamente puntualizzato il sottosegretario Scalfarotto: “si tratta di dinamiche che si sviluppano all’interno dei rapporti fra i soggetti proponenti e gli uffici preposti, nelle quali non può e non deve esserci alcuna ingerenza della politica.”

Il Gino Lisa non è una tigre da cavalcare, ma un obiettivo di sviluppo da perseguire con tenacia e coerenza.

Facebook Comments

## Potrebbe interessarti anche:



Ryanair sbugiarda Adp e monta di nuovo la polemica sul Lisa



Quando Foggia stava per diventare un hub internazionale di voli cargo



- Tutti a Bari per il Lisa. Ma la strada è ancora lunga.



- I problemi del Lisa non si risolvono né coi veleni né col pressapochismo

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 9