

Aeroporto: è l'ora della verità?

Author : Geppe Inserra

Date : 5 Ottobre 2017



Doverosa premessa: non c'è alcun motivo per dubitare della reale volontà di risolvere i problemi dell'aeroporto del Lisa, da parte degli attori di questa vicenda.

Nè mi pare che tra il governatore regionale pugliese, **Michele Emiliano**, l'eurodeputata **Elena Gentile**, e gli assessori regionali **Raffaele Piemontese** e **Leonardo Di Gioia** vi siano sostanziali divergenze sulle strategie da mettere in campo per affrontare l'annosa questione.

Tutti concordano sulla necessità di adottare provvedimenti formalmente ineccepibili, coerenti con la normativa nazionale e comunitaria, che non si incaglino - com'è spesso accaduto nella tragicommedia dell'aeroporto di Foggia - al primo esame da parte di Bruxelles.

Però sulla vicenda hanno ingaggiato una baruffa che domani potrebbe rientrare. O accendersi nuovamente.

Ricapitoliamo, brevemente, i fatti.

La procedura per l'appalto dell'allungamento della pista, necessario per assicurare la piena funzionalità dell'aeroporto, si è bloccata per il timore che potesse violare la disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato. Proprio qualche mese fa, però, la commissione europea ha approvato un nuovo regolamento che alleggerisce le restrizioni.

Il regolamento prevede due "tetti" al sostegno pubblico agli interventi infrastrutturali per gli aeroporti: di norma il 75%, che raggiunge il 95% nel caso di scali ubicati in zone particolarmente disagiate.

Alla notizia dell'entrata in vigore della nuova normativa, in molti hanno ritenuto che alla Capitanata fosse applicabile il tetto massimo. Ma sembra che le cose non stiano proprio così.

L'estate scorsa, l'europarlamentare Elena Gentile (pd, come Emiliano e Piemontese) ha chiesto lumi alla commissione europea sulla "fascia" in cui ricade l'aeroporto di Foggia.

La risposta di **Margrethe Vestager**, danese, commissaria europea alla concorrenza, balzata agli onori della cronaca internazionale per aver comminato una mega ammenda a Google, non lascia spazio a dubbi interpretativi.

Il tetto massimo si applica agli aeroporti ubicati in "regioni remote". *"Per regioni remote - ha scritto la Vestager, a nome della Commissione - si intendono le regioni ultraperiferiche, Malta, Cipro, Ceuta e Melilla, le isole facenti parti del territorio di uno Stato membro e le zone scarsamente popolate. In base ai statistiche sulla densità demografica di Eurostat; nel 2015, Foggia aveva una densità di 90,2 abitanti per km2 e, pertanto, non può essere considerata una «zona scarsamente popolata». Da ciò consegue che la provincia di Foggia non può essere considerata una regione remota."*

Tanto è bastato per scatenare una buriana di polemiche. Elena Gentile è stata accusata, nemmeno tanto velatamente, di avere fatto lo sgambetto alla Regione (del cui governo ha fatto parte di recente, militando in entrambe le amministrazioni guidate da *Nichi Vendola*).

La querelle sulla pista dell'aeroporto di Foggia è stata l'argomento clou della intervista rilasciata qualche giorno fa dalla Gentile ad **Antonella Caruso**, durante *L'altra campana*, trasmissione in onda su Teleblu. Com'è nel suo effervescente temperamento, l'eurodeputata ha ribattuto colpo su colpo:

"Smentisco categoricamente una lettura assolutamente falsa degli eventi e della consecutio temporum di questa vicenda così annosa. Partiamo dal 2011. Il governo Vendola propone e ottiene un finanziamento per l'allungamento della famosa pista. Mette in campo le risorse, indice una gara, questa gara poi si impiglia sulla lettura - tutta tecnica - dei vincoli imposti dal regime degli aiuti di Stato. Cosa diceva l'Europa, e cosa continua a dire, in fondo? questi interventi devono essere per buona parte sostenuti dalla risorse pubbliche, mentre per una certa quota devono vedere il concorso del sistema d'impresa. La gara si è bloccata, anche perché ci sono stati problemi con le imprese, ricorsi e via dicendo. Nel frattempo avevamo avviato una sperimentazione, grazie a **Guglielmo Minervini** attivando voli con Milano, Torino, Palermo. I risultati non furono particolarmente incoraggianti, tranne che per i voli siciliani, così la sperimentazione venne interrotta, e si pensò di elaborare un piano che a fianco al progetto di allungamento della pista comprendesse un vero e proprio progetto industriale, in grado di giustificare i costi dell'aeroporto. Ho fatto questa premessa anche per sottolineare che l'allungamento della pista da solo non basta, abbiamo fatto un terzo del cammino. Bisogna profilare tutti gli interventi utili a rendere strutturale l'aeroporto, ad attirare compagnie, immaginare voli che non siano solo quelli conosciuti.

Il Gino Lisa non può essere considerato solo l'aeroporto di Foggia o della Capitanata, ma deve diventare l'aeroporto delle aree interne che fanno da corona alla provincia di Foggia.

E veniamo al dunque. La norma comunitaria dice che gli interventi previsti nelle aree remote possono essere finanziati fino al 95%: la compartecipazione dei privati, in questo caso, si riduce al 5%, una quota più simbolica, che sostanziale. Bastava andare a scorrere l'elenco delle aree remote che la Commissione ha pubblicato: in quell'elenco non c'è l'Italia, non c'è la Puglia, non c'è Foggia, perché dal punto di vista dei dati demografici, non siamo definibili area remota. E invece la Regione Puglia, in maniera molto sciatta, ha sfogliato il regolamento e ha inteso definire l'area di Foggia, come area remota. Se io non avessi detto nulla, se avessi taciuto, e avessi posticipato il mio intervento, avremmo rischiato che una delibera confezionata più o meno bene, arrivata al vaglio sarebbe stata inevitabilmente bocciata e la procedura sarebbe tornata indietro, in una sorta di tragico gioco dell'oca.

Con l'interrogazione ho voluto porre formalmente la questione anche se non mi facevo illusioni sull'esito della procedura e ho voluto che a fare chiarezza fosse direttamente la Commissione

Europea. Lo ribadisco: se con la mia interrogazione non avessi chiarito questo punto, la Regione Puglia avrebbe confezionato un atto improbabile, e impossibile da approvare, sarebbero passati un po' di mesi, e saremmo tornati indietro. Sarebbe trascorso il 2018, saremmo arrivati al 2019, a un anno dalla scadenza della consiliatura quando, in vista delle elezioni, tutto inevitabilmente si rallenta.

Il mio auspicio è che quando il 9 ottobre l'assessore regionale alla mobilità verrà a Foggia per incontrare il consiglio comunale (ma come vedremo questo incontro è ormai quasi inutile, n.d.r.), presenti un atto formalmente ineccepibile, su cui costruire seriamente il futuro dell'aeroporto di Foggia e sbloccare definitivamente l'iter dell'allungamento della pista.”

La richiesta di Elena Gentile è stata soddisfatta, a tempo di record, anche prima del 9 ottobre. Domani, 6 ottobre, è stata annunciata una conferenza stampa congiunta del presidente Emiliano, degli assessori Nunziante, Piemontese e Di Gioia, nel corso della quale verrà illustrato il contenuto di un provvedimento adottato dalla giunta regionale, che prevede il finanziamento al cento per cento dell'allungamento della pista, sulla base di intese intercorse tra la Regione Puglia e Bruxelles.

Sembra di capire che lo scoglio della possibile infrazione al regime che disciplina gli aiuti di Stato sia stato superato. Come, lo sapremo domani.

Resta da dire che il provvedimento della Giunta regionale è un “atto di indirizzo” ovvero una manifestazione di volontà politica, che spetterà poi alla tecnostuttura regionale trasformare in ulteriori provvedimenti tecnico-finanziari che definiranno amministrativamente la procedura.

Non sarebbe male se, nel frattempo, proprio partendo dalla comune volontà di dotare la Puglia settentrionale di un aeroporto funzionale si facesse squadra, e si ponesse mano alle altre criticità messe in evidenza da Elena Gentile, come quella del progetto d'impresa.

Un business plan per l'Aeroporto Lisa c'è, lo fecero la Camera di Commercio e i Gal, affidandone la redazione al Gruppo Class, che lo affiancò ad un altrettanto approfondito studio sulle prospettive del turismo, che rappresenta per ovvie ragioni il comparto maggiormente interessato al rilancio del Lisa. Senza aeroporto, il turismo perde competitività, ma senza un turismo perferomante, gli stessi investimenti per l'aeroporto rischiano di perdere efficienza e credibilità.

Presentando l'iniziativa dell'Camera di Commercio e dei Gal, *Lettere Meridiane* scrisse:

“Da tempo si sentiva ripetere che il dibattito sullo sviluppo si era rarefatto. Lo studio commissionato al Gruppo Clas dalla Camera di Commercio e dai Gal rappresenta un'occasione per invertire la rotta. A patto di leggerlo seriamente e poi di riflettervi.”

Purtroppo fino ad oggi non se ne è fatto niente.

Speriamo che, superata l'ormai stucchevole questione dell'allungamento della pista, ci si dia da fare seriamente.