

## Dal Tunnel della Gelmini (troppo lungo)... alla Pista di Di Paola (troppo corta) !

A seguito delle ultime dichiarazioni "palesemente" NON CORRETTE dell'Amministratore Unico di Aeroporti di Puglia S.p.A., Ing. Domenico di Paola, rilasciate al Corriere del Mezzogiorno il 5 novembre 2011 (<http://corrieredelmezzogiorno.corriere.it/napoli/notizie/cronaca/2011/5-novembre-2011/ryanair-non-volera-foggia-1902058047920.shtml>), e ribadite il 7 dicembre 2011 in occasione dell'incontro a Foggia proposto dall'Associazione "Qualità della Vita" (<http://corrieredelmezzogiorno.corriere.it/napoli/notizie/economia/2011/8-dicembre-2011/gino-lisa-duello-di-paolagli-industriali-gestiamo-noi-1902462735913.shtml>):

*«L'ho sempre detto al territorio che aerei come quelli della Ryanair non potranno operare da Foggia neppure con questo allungamento. Magari, avremmo risolto tutti i problemi. Allungare di più la pista comporta espropri più complessi e costosi, il progetto attuale di allungamento è un primo step e garantirà l'operatività di aerei da 100 posti...»*

è inevitabile pensare alla clamorosa gaffe del Ministro della Pubblica Istruzione Mariastella Gelmini sui neutrini che viaggerebbero "in galleria" da Ginevra al Gran Sasso...

In entrambi i casi si tratta, infatti, di dichiarazioni talmente errate da lasciare davvero increduli sulla strana, a tratti stravagante, "competenza" nei rispettivi settori...

Tuttavia, mentre parlare di neutrini è una questione effettivamente complessa (sono infatti l'ultima frontiera della fisica moderna), gli aerei e le piste sono una materia assai più concreta, che siamo sicuri sia BEN NOTA a chi decide le sorti dell'aviazione in tutta la Puglia (e non solo), ed ha governato investimenti di denaro pubblico per cifre superiori ai 500 milioni di euro negli ultimi 10 anni.

**"Mondo Gino Lisa" non può non intervenire e ritiene opportuno ripetere nuovamente un concetto basilare:  
una pista da 1800 metri LDA/TORA<sup>1</sup> è sufficiente per volare con aerei standard da 150/180 passeggeri  
(i famosi Airbus A-319/A-320 di Alitalia, easyJet, AirOne, Wind Jet, ecc. ecc.).**

*Continuare a sostenere il contrario (ossia che con tale lunghezza di pista si possono usare solo aerei da massimo 100 posti, davvero poco diffusi sul mercato e non utilizzati dalle low-cost) può avere solamente l'effetto di perseverare nel confondere le idee...*

Nell'affermare ciò, proponiamo ai lettori le seguenti PROVE che, come in una dimostrazione matematica, comproveranno la nostra tesi: realizzeremo un confronto diretto tra l'Aeroporto di Foggia (FOG/LIBF) e quello di Lampedusa (LMP/LICD).

### 1) LA PISTA DI FOGGIA (FOG/LIBF) DELL'ING. BRUNO SARA' IDENTICA A QUELLA DI LAMPEDUSA (LMP/LICD)

La Pista 15-33 di Foggia, dopo l'allungamento proposto da Bruno, avrà queste caratteristiche tecniche: (<http://www.ginolisa.it/?p=3352>)

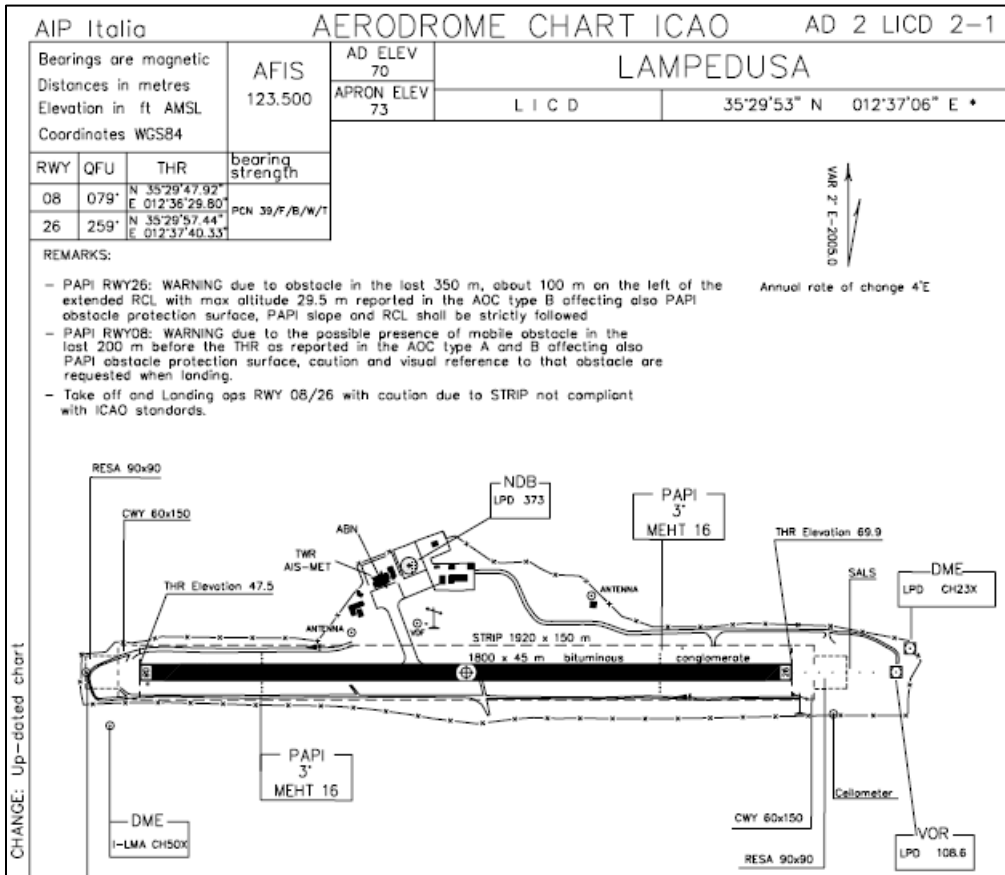
- **Dimensioni:** 1800x45m LDA/TORA (lunghezza effettiva dispon. per atterraggi e decolli, min. 1800m per A3-19/A-320)
- **Resistenza:** PCN 37 (resistenza al peso degli aerei, minimo 35 per gli A-319/A-320)
- **ILS<sup>2</sup>:** NO (impianto per atterraggio strumentale con scarsa visibilità)
- **Resa:** 90x90m (area di sicurezza ad inizio e fine pista)

che, come si vede qui sotto, sono ASSOLUTAMENTE IDENTICHE A QUELLE DELLA PISTA 08-26 DI LAMPEDUSA (cfr. documentazione ufficiale dell'ENAV aggiornata per Lampedusa <http://va-transaero.ru/files/charts/LICD.pdf> pag. 9):

<sup>1</sup> LDA: Landing distance available, distanza disponibile per l'atterraggio.

TORA: Take off run available, corsa di decollo disponibile.

<sup>2</sup> L'ILS è un impianto per effettuare atterraggi strumentali anche in assenza di visibilità.

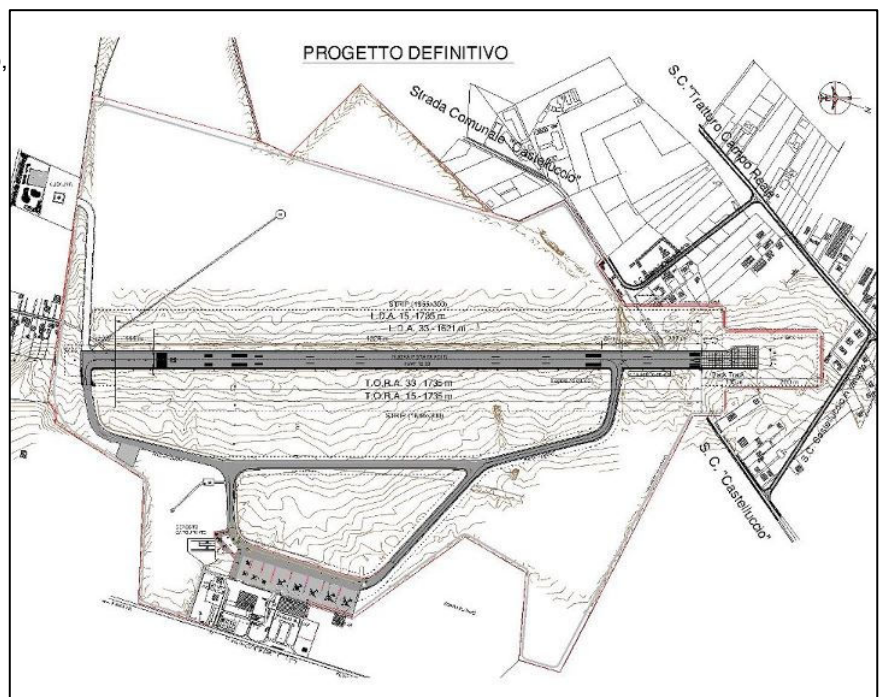


**A sinistra:** i dati tecnici della Pista 08-26 di Lampedusa; si notino:

- 1) Il PCN 39
- 2) la lunghezza di 1800x45m LDA/TORA
- 3) la resa di 90x90m alle estremità della pista
- 4) la mancanza di ILS
- 5) una strip di sicurezza che racchiude la pista non standard, larga solo 150m contro i 300m regolamentari (1920x150m) dell'ICAO
- 6) un design aeroportuale molto "povero", privo di raccordi e "racchette" che facilitano l'inversione di marcia ai velivoli alle estremità della pista (si può movimentare un solo aereo alla volta)

**A destra:** il Progetto Definitivo dell'Ing. Antonio Bruno per l'allungamento della Pista 15-33 di Foggia; si notino, oltre ai dati tecnici già elencati:

- 1) il PCN 37
- 2) la lunghezza di 1800x45m LDA/TORA
- 3) la resa di 90x90m alle estremità
- 4) la mancanza di ILS
- 5) una strip di sicurezza STANDARD larga 300m (1855x300m) come da norme ICAO
- 6) un design aeroportuale moderno e funzionale, con raccordi alle testate, asse di rullaggio e "racchette" per facilitare l'inversione di marcia ai velivoli alle estremità della pista (si possono movimentare almeno due aerei alla volta)
- 7) i 200m extra di pista in testata nord, che forniscono un considerevole margine di sicurezza in più in caso di eventuali "atterraggi lunghi" e "decolli abortiti" (e sono sfruttabili in futuro in caso di ulteriori futuri potenziamenti della pista)



## 2) LA PISTA DI FOGGIA HA CONDIZIONI GEOGRAFICHE/CLIMATICHE MOLTO SIMILI A QUELLA DI LAMPEDUSA

I dati tecnici di una pista sono importanti, ma **in aviazione lo sono altrettanto le condizioni geografiche e climatiche** (ALTITUDINE, TEMPERATURA, VENTI, OSTACOLI PRESENTI, ECC.) e quindi due piste fisicamente uguali si possono considerare equivalenti solo se presentano anche le stesse condizioni geo-climatiche. *Infatti, a parità di tipologia/peso di aereo, la bassa elevazione sul livello del mare e temperature non torride favoriscono decolli e atterraggi per via dell'aria più densa -bastano quindi piste più corte-, mentre all'aumentare della quota e della temperatura, l'aria diventa più rarefatta ed occorrono piste più lunghe.*



**A sinistra:** la pista attuale 15-33 di Foggia da 1600x47m (1443x47 la lunghezza odierna non penalizzata; si noti lo spazio disponibile alla fine della pista, in testata nord, dove sono previsti i 400m di nuova pista (di cui 200m utilizzabili per i decolli/atterraggi, ed altri 200m di spazio di sicurezza alla fine di essa). A fine lavori, si avranno perciò 2000x47m di pista asfaltata (400 metri in più agli attuali 1600 m fisici circa), e 1800x47m di pista utilizzabile bidirezionale LDA/TORA.

**A destra:** la pista attuale 08-26 di Lampedusa di 1800x45m.

In entrambi i casi, si hanno BASSE ELEVAZIONI (circa 80m slm per FOG, circa 20m slm per LMP), temperature mediamente comparabili, assenza di ostacoli (montagne/grossi edifici) e VENTI DOMINANTI stabili che favoriscono decolli ed atterraggi, nonché BUONE CONDIZIONI METEO in generale (impianto ILS per atterraggi con nebbia e maltempo quindi non indispensabile).

**Possiamo quindi concludere che UNA PISTA DA 1800x45m A FOGGIA E' EQUIVALENTE AD UNA DA 1800x45m a LAMPEDUSA.**

*Il Progetto del "Gino Lisa", inoltre, in virtù di un design aeroportuale più avanzato, della strip di sicurezza standard che avvolge la pista per 300m di larghezza totale e dei 200m di pista asfaltata in più disponibili oltre la fine della pista operativa, è da ritenersi complessivamente PARI O SUPERIORE allo scalo aereo di Lampedusa, nonostante l'elevata urbanizzazione delle aree circostanti l'aeroporto foggiano.*

### 3) ELENCO DEGLI AEREI CHE ATTUALMENTE VOLANO A LAMPEDUSA CON 1800x45m DI PISTA

Dal sito più prestigioso sull'Aviazione Civile Italiana, [www.aviazioneecivile.it](http://www.aviazioneecivile.it), ecco un elenco tecnico con la RICHIESTA DEGLI SLOT<sup>3</sup> su Lampedusa che erano stati fatti alla fine del 2010 ad AssoClearance<sup>4</sup> ( <http://www.aviazioneecivile.com/vb/showthread.php?114552-Lampedusa-summer-2011&p=1122925&viewfull=1#post1122925> ) per i voli dell'Estate 2011.

Nonostante poi, per le note vicende della Guerra in Libia e delle Rivolte in Nord-Africa (immigrazione, tumulti, ecc.), molti di questi voli pianificati non si siano poi tradotti in collegamenti effettivi, non si può non restare piacevolmente impressionati dalla QUANTITA' E QUALITA' DEGLI AEREI impiegati su una pista che, secondo l'Ing. Di Paola, dovrebbe poter accogliere esclusivamente aerei da massimo 100 posti...

Osserviamo con attenzione le DUE COLONNE INDICATE dalle frecce rosse: esse sono rispettivamente la TIPOLOGIA DI AEREO ed il NUMERO DI PASSEGGERI che AssoClearance autorizza a decollare/atterrare in un dato aeroporto, in un dato giorno, ad una data ora. Non si può certo negarne l'affidabilità, dato che pianificano COMPLETAMENTE L'OPERATIVITA' DI OGNI AEROPORTO!

**aggiano** Senior Member

Data registrazione: 06-11-2005  
Residenza: Italy.  
Messaggi: 3,006

Ad ora questo è quanto richiesto

1	LMP	S11	OD	180	A	08:30	08:30	20AUG	27AUG	0000060	S20	050	1	J	LUG	PNL	OD	181	-
2	LMP	S11	OD	180	A	08:30	08:30	18JUN	09JUL	0000060	S20	050	1	J	LUG	PNL	OD	181	-
3	LMP	S11	OD	180	A	08:30	08:30	16JUL	06AUG	0000060	S20	050	1	J	LUG	PNL	OD	181	-
4	LMP	S11	OD	180	A	08:30	08:30	03SEP	17SEP	0000060	S20	050	1	J	LUG	PNL	OD	181	-
5	LMP	S11	OD	181	D	09:00	09:00	03SEP	17SEP	0000060	S20	050	1	J	LUG	LUG	OD	180	-
6	LMP	S11	OD	181	D	09:00	09:00	16JUL	06AUG	0000060	S20	050	1	J	LUG	LUG	OD	180	-
7	LMP	S11	OD	181	D	09:00	09:00	18JUN	09JUL	0000060	S20	050	1	J	LUG	LUG	OD	180	-
8	LMP	S11	OD	181	D	09:00	09:00	20AUG	27AUG	0000060	S20	050	1	J	LUG	LUG	OD	180	-
9	LMP	S11	IV	458	A	09:00	09:00	04JUN	24SEP	0000060	320	180	1	J	FRL	FRL	IV	459	-
10	LMP	S11	IV	459	D	09:45	09:45	04JUN	24SEP	0000060	320	180	1	J	FRL	FRL	IV	458	-
11	LMP	S11	IG	563	A	16:15	16:15	23JUN	15SEP	0004000	320	180	1	J	VRN	VRN			-
12	LMP	S11	IG	564	D	17:00	17:00	23JUN	15SEP	0004000	320	180	1	J	VRN	VRN			-
13	LMP	S11	BV	1480	A	18:00	17:10	01JUN	30SEP	1234567	733	148	1	J	TRN	TRN	BV	1481	-
14	LMP	S11	BV	1481	D	18:35	17:40	01JUN	30SEP	1234567	733	148	1	J	TRN	TRN	BV	1480	-
15	LMP	S11	BV	1780	A	06:25	06:25	01JUN	30SEP	1030500	733	148	1	J	FCO	FCO	BV	1783	-
16	LMP	S11	BV	1780	A	06:05	06:25	04JUN	24SEP	0000060	733	148	1	J	FCO	FCO	BV	1783	-
17	LMP	S11	BV	1780	A	06:25	06:25	02JUN	29SEP	0204007	733	148	1	J	FCO	FCO	BV	1783	-
18	LMP	S11	BV	1781	D	12:00	11:55	01JUN	30SEP	1030507	733	148	1	J	FCO	FCO	BV	1782	-
19	LMP	S11	BV	1781	D	11:55	11:55	02JUN	29SEP	0204060	733	148	1	J	FCO	FCO	BV	1782	-
20	LMP	S11	BV	1782	A	11:25	11:25	02JUN	29SEP	0204060	733	148	1	J	MXP	MXP	BV	1781	-
21	LMP	S11	BV	1782	A	11:25	11:25	01JUN	30SEP	1030507	733	148	1	J	MXP	MXP	BV	1781	-
22	LMP	S11	BV	1783	D	06:35	06:55	04JUN	24SEP	0000060	733	148	1	J	MXP	MXP	BV	1780	-
23	LMP	S11	BV	1783	D	06:55	06:55	01JUN	30SEP	1030500	733	148	1	J	MXP	MXP	BV	1780	-
24	LMP	S11	BV	1783	D	06:55	06:55	02JUN	29SEP	0204007	733	148	1	J	MXP	MXP	BV	1780	-
25	LMP	S11	AZ	1830	D	16:20	16:20	25SEP	25SEP	0000007	321	187	1	J	FCO	FCO			-
26	LMP	S11	AZ	1830	D	16:20	16:20	04JUN	24SEP	0000067	320	180	1	J	FCO	FCO			-
27	LMP	S11	AZ	1831	A	15:30	15:30	04JUN	24SEP	0000067	320	180	1	J	FCO	FCO			-
28	LMP	S11	AZ	1831	A	15:30	15:30	25SEP	25SEP	0000007	321	187	1	J	FCO	FCO			-
29	LMP	S11	AZ	1838	A	13:50	13:50	04JUN	24SEP	0000060	320	180	1	J	LIN	LIN			-
30	LMP	S11	AZ	1838	A	10:45	10:45	05JUN	24JUL	0000007	320	180	1	J	LIN	LIN			-
31	LMP	S11	AZ	1838	A	10:45	10:45	31JUL	28AUG	0000007	320	180	1	J	LIN	LIN			-
32	LMP	S11	AZ	1838	A	10:45	10:45	04SEP	18SEP	0000007	320	180	1	J	LIN	LIN			-
33	LMP	S11	AZ	1839	D	11:35	11:35	04SEP	18SEP	0000007	320	180	1	J	LIN	LIN			-
34	LMP	S11	AZ	1839	D	11:35	11:35	31JUL	28AUG	0000007	320	180	1	J	LIN	LIN			-
35	LMP	S11	AZ	1839	D	11:35	11:35	05JUN	24JUL	0000007	320	180	1	J	LIN	LIN			-
36	LMP	S11	AZ	1839	D	14:40	14:40	04JUN	24SEP	0000060	320	180	1	J	LIN	LIN			-

Ad esempio, vediamo che la prima richiesta (riga 1) riguarda un S20 (ossia un Saab 2000) da 50 passeggeri... il codice OD rivela che tale volo è stato effettuato da Darwin Airline in provenienza da LUG (Lugano). E fin qui ci siamo (aereo piccolo su "pista corta"...).

<sup>3</sup> In ambito aeroportuale, per slot si intende una finestra di tempo (calcolata secondo le regole dell'Air Traffic Flow Management) entro il quale un aeromobile ha il permesso al decollo ed ha una durata di 15 minuti. La distribuzione del tempo di slot inizia 5 minuti prima e termina 10 minuti dopo l'orario stabilito (più precisamente CTOT: Calculated Take-Off Time).

<sup>4</sup> AssoClearance è l'Ente che assegna gli SLOT (PERMESSI) DI DECOLLO/ ATTERRAGGIO su tutti gli aeroporti italiani: <http://www.assoclearance.it>

Ma le sorprese arrivano nelle righe successive:

- riga 9: riguarda un **320 (Airbus A-320) da 180 pax** di IV (Wind Jet) per FRL (Forlì)... su 1800m di pista!  
riga 11: idem per VRN (Verona)... (quindi l'A-320 da 180 pax di prima non era un errore di stampa...)  
riga 13: riguarda un **733 (Boeing 737-300) da 148 pax** di BV (Blue-Express) per TRN (Torino)...  
righe 15-24 idem per FCO (Fiumicino) e MXP (Malpensa)  
riga 25: riguarda un **321 (Airbus A-321) da 187 pax** di AZ (Alitalia) per FCO (Fiumicino)  
righe 26-27: riguardano un 320 (Airbus A-320) da 180 pax di AZ (Alitalia) per FCO (Fiumicino)  
righe 29-36: riguardano un 320 (Airbus A-320) da 180 pax di AZ (Alitalia) per LIN (Linate)  
... (la lista continua fino a 72 righe, che comprendono addirittura anche i vecchi "sigari" MD-80 Alitalia (- M80 da 164 pax - )...)

**A QUESTO PUNTO, LA DOMANDA NASCE SPONTANEA:**

**"COME FANNO AD ATTERREARE TUTTI QUESTI AEREI DA 148-150-164-180-187 PASSEGGERI SU UNA PISTA DA 1800x45 METRI CHE, SECONDO LE AFFERMAZIONI DI DI PAOLA, POTREBBE OSPITARE SOLO AEREI DA 100 POSTI?"...**

*Non ci risulta che a Lampedusa ci sia una pista da 1800m "speciale", magari attrezzata con dei ganci come sulle portaerei per "bloccare" gli aerei in atterraggio e "fiondare" quelli in decollo in pochissimo spazio...*

Ci domandiamo allora: per quale motivo ciò che è operativamente possibile a Lampedusa non può essere possibile anche a Foggia? Quali motivazioni o convenienza lo impediscono?

4) VEDERE PER CREDERE: "CARTOLINE CON SALUTI DA LAMPEDUSA DA UNA PISTA DI 1800M":

UN MODO PER CAPIRE L'UTILITA' E LE POSSIBILITA' DI UNA PISTA DA 1800 METRI...

"Mondo Gino Lisa" (a differenza di molti altri attori impegnati sull'Aeroporto di Foggia...) ha sempre avuto un approccio rigorosamente documentale e pubblicamente accessibile. Intendiamo proseguire su questa strada e proponiamo allora una serie di fotografie (con i relativi link di verifica/approfondimento) che dimostrano in modo incontrovertibile la veridicità di tutto quanto affermato finora (ovvero, ecco a voi aerei da 180 posti [A-320] - e 164 posti [MD-83] sulla pista da 1800m di Lampedusa.):

Photo ID: 118365	
	<p><b>Aircraft:</b> Alitalia Airbus A320-214</p> <p><b>Registration/Serial No./Date:</b> I-BIKL cn 1489 July 12, 2003</p> <p><b>Location:</b> Lampedusa - LICD Italy</p> <p><b>Photographer:</b> Federico Grandini Cremonini <a href="#">Contact Federico Grandini Cremonini</a></p> <p><a href="#">LINK</a> <a href="#">ADD ALBUM</a></p> <p><a href="#">Correct Photo Info</a>   <a href="#">Add to Favorites</a></p>
<b>Remarks:</b> Before a flight to Bologna Borgo Panigale Guglielmo Marconi Airport.	
Views: 1,323	Comments: 0
<a href="#">Detailed Photo History</a> <a href="#">Logbook</a> <a href="#">Send Postcard</a> <a href="#">Census Info</a> <a href="#">Airport Info</a> <a href="#">Photog Profile</a>	

<http://jetphotos.net/showphotos.php?offset=0&where=|||||1|||||Lampedusa%20-%20LICD|||||>


Photo ID: 1558430	Views: 1343	<b>Aircraft</b>	<b>Location &amp; Date</b>
	Meridiana McDonnell Douglas MD-83 (DC-9-83)		Lampedusa (LMP / LICD) Italy, July 11, 2009
	<b>Remark</b>		<b>Photographer</b>
EI-CIW (cn 49785/1628) No longer in Meridiana titles.		Christian Waser <a href="#">Contact</a> <a href="#">Link to me!</a>	
<a href="#">FIT</a>	<a href="#">View Large Photo</a>	<a href="#">View Similar Photos</a>	<a href="#">Add to Album</a>
<a href="#">SCR</a>			<a href="#">Send as Postcard</a>
			<a href="#">Correct information</a>
			<a href="#">Cross data search</a>

Photo ID: 1697368	Views: 939	<b>Aircraft</b>	<b>Location &amp; Date</b>
	Myair Airbus A320-211		Lampedusa (LMP / LICD) Italy, July 11, 2009
	<b>Remark</b>		<b>Photographer</b>
EC-GRG (cn 143) Just arrived on the small island of Lampeduse, half way between Sicily and Tunisia, blowing quite an amount of dust through the air behind.		Christian Waser <a href="#">Contact</a> <a href="#">Link to me!</a>	
<a href="#">FIT</a>	<a href="#">View Large Photo</a>	<a href="#">View Similar Photos</a>	<a href="#">Add to Album</a>
<a href="#">SCR</a>			<a href="#">Send as Postcard</a>
			<a href="#">Correct information</a>
			<a href="#">Cross data search</a>

[http://www.airliners.net/search/photo.search?cx=partner-pub-8297169501225184%3Aa05n2n-tzky&q=lampedusa&sa=Submit&search\\_field=datedesc&siteurl=www.airliners.net%2Fsearch%2F&sort\\_order=photo\\_id+desc&page=1&page\\_limit=15&sid=feaa97aa7b857841e1b661c060d985f0](http://www.airliners.net/search/photo.search?cx=partner-pub-8297169501225184%3Aa05n2n-tzky&q=lampedusa&sa=Submit&search_field=datedesc&siteurl=www.airliners.net%2Fsearch%2F&sort_order=photo_id+desc&page=1&page_limit=15&sid=feaa97aa7b857841e1b661c060d985f0)

## 5) CONCLUSIONE: 1800 METRI DI PISTA BASTANO PER AVERE I VOLI LOW COST A FOGGIA !

Si noti che finora non si è parlato affatto di **Ryanair e dei suoi Boeing B737-800 da 189 pax**; questo perché essi richiedono, come dal famoso fax a Promodaunia nel 2002 per il volo Foggia-Londra, una pista da:

- **Dimensioni:** 2000x45m LDA/TORA (lunghezza effettiva dispon. per atterraggi e decolli, min. 1800m per A-319/A-320)
- **Resistenza:** PCN 44 (resistenza al peso degli aerei, minimo 35 per gli A-319/A-320)
- **ILS:** SI (impianto per atterraggio strumentale con scarsa visibilità)
- **Resa:** 240x150m (area di sicurezza ad inizio e fine pista)

che sono oggettivamente dei requirement superiori alla pista da 14 milioni di euro progettata dall'Ing. Bruno (allungamento solo a Nord), e alla sua "gemella" di Lampedusa... ed infatti, a Lampedusa NON c'è Ryanair, o aerei uguali ai suoi! (che nella lista della richiesta slot sarebbero stati identificati come "738 189")

**Per correttezza va quindi riconosciuto che l'Ing. Di Paola ha ragione nell'affermare che "la pista di Bruno a Foggia non permetterà l'arrivo di Ryanair".**

*Tuttavia si dimentica di aggiungere DUE COSE FONDAMENTALI:*

### A) **NON ESISTE SOLO RYANAIR COME LOW-COST DI GRANDE SUCCESSO E PRESTIGIO**



*A Lampedusa abbiamo visto moltissimi Airbus A-319 da 156 passeggeri, come quello della foto, correntemente usati da **easyJet** ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), il principale concorrente europeo di Ryanair, che ha tariffe e destinazioni molto simili al colosso aereo irlandese. Quindi, se questi aerei atterrano a Lampedusa, allora potrebbero benissimo atterrare anche a Foggia con la pista di Bruno (e probabilmente anche il modello superiore A-320 da 180 pax): pertanto, **quando si dice che la pista da 1800m non***

**permetterebbe di avere le compagnie low-cost a Foggia, si dice una ENORME INESATTEZZA.**

*Inoltre, easyJet sarebbe in ogni caso da preferire per i tour operators (sia balneari che religiosi) della Capitanata, in quanto essa permette di vendere i propri voli in **PACCHETTI TURISTICI TRAMITE LE AGENZIE**, cosa questa assolutamente non permessa da Ryanair (fa solo vendita diretta).*

*Infine la compagnia arancione, mediamente più cara solo di pochi euro rispetto a Ryanair, offre molti altri servizi, - tra cui la prenotabilità dei voli tramite i circuiti aziendali e lo spostamento del volo con una **tassa accettabile** -, che l'hanno resa adatta anche ai voli "business" di funzionari/manager di compagnie attente ai costi: anche in questo caso, Ryanair non permette nulla di tutto ciò, essendo una compagnia "low-cost... ad ogni costo!".*

**Tutto questo per dire che: la mancanza iniziale di Ryanair a Foggia NON E' UN PROBLEMA INSORMONTABILE.**

### B) **I 2000M DI PISTA POSSONO COMUNQUE ESSERE RAGGIUNTI CON UN ULTERIORE INTERVENTO FUTURO**

*Con una eventuale futura seconda tranche di lavori da circa 15 milioni di euro, si potrebbe arrivare ad avere anche le caratteristiche elencate qui sopra, per ottenere, **secondo il progetto originale di "Mondo Gino Lisa" (allungamento a Nord e a Sud da 30 milioni di euro totali), una futura pista da 2000m adatta ANCHE per Ryanair** (ossia, rispetto al progetto di Bruno, con qualche esproprio/indennizzo supplementare, il rinforzo superficiale della vecchia pista per passare da PCN 37 a PCN 45 e l'installazione dell'impianto ILS di CAT II/III).*

Sulla base dell'approccio scientifico/documentale seguito nell'affermare tutto quanto riportato in questo documento, "Mondo Gino Lisa" non vuole però peccare di presunzione, e dunque ammette, in via meramente ipotetica, che possano anche esistere delle motivazioni tecnico/aeronautiche particolari, al momento sfuggenti e/o non pubblicamente note, che impedirebbero alla futura pista di Foggia di avere un comportamento identico a quella di Lampedusa.

In tal caso, l'Ing. Di Paola avrebbe ragione ad affermare che "...a Foggia, in 1800m, possono atterrare solo aerei da 100 posti...".

*(Sono escluse però "motivazioni" esclusivamente legate alla vicinanza di abitazioni, scuole, ospedali ecc.: per mitigare l'impatto acustico su queste strutture, si possono infatti prevedere accorgimenti correntemente adottati ovunque, oltre a considerare che il traffico aereo di Foggia, ragionevolmente, non supererà mai la quindicina di decolli giornalieri -in media uno ogni ora-, e tutti in orari diurni: siamo quindi ben lontani dalle criticità evidenziate da scali come Milano Linate o Bergamo, che hanno un decollo in media ogni 5 minuti, dall'alba fino a sera inoltrata).*

Ma se per assurdo l'esistenza di questi ipotetici impedimenti tecnici risultasse confermata dall'Ing. Di Paola, allora sarebbe necessario e d'obbligo (anche solo per questione morale) che Egli **fornisca tutte le prove tecniche documentate per confutare la nostra tesi di "equipollenza aeronautica tra Foggia e Lampedusa"**.

Ovviamente "Mondo Gino Lisa" si riserverebbe la facoltà di andarle a verificare in tutti i modi possibili e consentiti.

**Siamo però convinti della bontà del nostro lavoro di indagine, e riteniamo quindi che questo documento abbia dimostrato, una volta per tutte, che a Foggia potranno atterrare gli aerei standard da 150/180 posti, una volta che la pista sarà portata a 1800 metri.**

Altri investimenti "faraonici" di cui si è parlato ("...ci vogliono 100 milioni di euro se volete avere le low-cost a Foggia...": nuova torre di controllo, nuovo terminal, ecc. ecc.) semplicemente NON SERVONO in questa prima fase di sviluppo: se lo si vuole, si può benissimo iniziare a volare con la struttura esistente e la pista allungata a 1800m.

Adesso serve solo pensare seriamente al Progetto di Antonio Bruno, e basta: voler parlare ora di altro, significa solo ricadere nella confusione e nel pressapochismo che tengono bloccato il "Gino Lisa" da 42 anni.

Grazie.

Milano/Foggia, 9 Dicembre 2011

Angelo Stilla  
Direttore Tecnico  
Associazione "Mondo Gino Lisa"  
[www.ginolisa.it](http://www.ginolisa.it)  
[a.stilla@ginolisa.it](mailto:a.stilla@ginolisa.it)  
+39.349.5180402