

**Commento al Progetto dell' Ing. Antonio Bruno di AdP
Sull'Allungamento Pista da 2000m LDA - 1800m TORA
presentato al Comune di Foggia (v1.1)**



1) SIMILITUDINI COL PROGETTO DI ALLUNGAMENTO DI “MONDO GINO LISA”:

L'ottimo Progetto Esecutivo di Allungamento Pista presentato da AdP al Comune di Foggia il 05.05.2011 e firmato dall'Ingegnere Foggiano Antonio Bruno, che abbiamo ascoltato la settimana scorsa in una interessantissima intervista, presenta numerose analogie con gli Studi di Fattibilità Amatoriali di allungamento a 2000m LDA / 1800m TORA realizzati negli ultimi due anni da Mondo Gino Lisa.

In particolare, Bruno definisce come la Lunghezza **TORA (decollo) ottenibile lungo la direzione 33-15 (quella favorita dai Venti Dominanti) sia di 1800 metri**, mentre quella **LDA (atterraggio) lungo la medesima direttrice sia di 2000 metri**. La lunghezza di pista **Simmetrica/Bidirezionale (Balanced Field) è invece di 1800m LDA/TORA**.

2) DIFFERENZE (PRESUNTE, DATO CHE IL PROGETTO DI ADP NON E' ANCORA STATO RESO PUBBLICO):

a) I 2000 metri di AdP sono ottenuti lavorando solo in Testata Nord (400 metri di nuova pista aggiuntiva nel terreno libero di 600 metri lungo Via Gioberti), mentre lo studio di MGL prevedeva anche un intervento in Testata Sud per raggiungere lo stesso risultato (300 metri di allungamento in Via Gioberti, e 100 metri di allungamento a Sud).

Questo perché lo studio di MGL prevedeva una RESA (area di sicurezza non asfaltata) in Testata Nord larga 150m e lunga 240m (misure standard regolamentari per tutti i nuovi aeroporti/piste), mentre **l'Ing. Bruno dovrebbe quindi necessariamente aver optato per una RESA RIDOTTA larga 150m e lunga 150m**. In questo modo, si recupererebbero i circa 100 metri di pista aggiuntivi necessari per arrivare a **2000m di pista asfaltata (1600m di vecchia pista + 400m di allungamento a Nord)**.

Tale soluzione è una DEROGA ALLE NORME, PREVISTA PER I VECCHI AEROPORTI come il “Gino Lisa” (per quelli nuovi non è infatti applicabile la RESA RIDOTTA), e deve essere approvata dall'ENAC.

Se approvata, si tratta di una soluzione eccellente: si hanno 2000m di pista asfaltata utilizzabile per gli atterraggi da Sud (33-15) e i decolli da Nord (15-33), più 60m di StopWay, più 90m di RESA Ridotta, più altro spazio, per un totale di circa 200m di spazio di arresto di emergenza oltre il fine pista prima di incontrare le 4 villette su Tratturo Camporeale, che NON vanno abbattute (né secondo il Progetto di Bruno, né secondo lo Studio di MGL).

b) **L'Ing. Bruno NON PREVEDE DI IMPLEMENTARE L'ILS IN TESTATA SUD**, mentre lo Studio di MGL lo prevedeva.

Questo perché la **presenza di ILS (PISTA STRUMENTALE) innalza i requisiti di sicurezza della pista** (ad esempio, impedisce di adottare la RESA RIDOTTA) e prevede un cono di atterraggio/decollo largo 300 metri e con apertura del 15%, mentre una pista NON STRUMENTALE (ossia senza ILS) ha un cono di atterraggio/decollo largo 150 metri e con apertura del 10%.

Tale differenza si rivela determinante nel **rendere possibile l'allungamento di Bruno SENZA RICHIEDERE ALCUN ESPROPRIO DI COSTRUZIONI**: lo Studio di MGL, infatti, poiché prevedeva una pista strumentale (con ILS), richiedeva necessariamente l'esproprio di almeno un capannone ed una casa rurale ai lati della pista.

L'ILS, dato il bel tempo che quasi sempre c'è a Foggia, secondo Bruno non è così indispensabile come altrove (ma è però un requisito imprescindibile per Ryanair, e per questo motivo MGL lo aveva previsto nel suo Studio).

c) **L'Ing. Bruno NON PREVEDE DI REALIZZARE UN SECONDO RACCORDO IN TESTATA NORD**, mentre lo Studio di MGL lo prevedeva. In questo modo, Bruno dice di risparmiare un milione di euro, che preferisce investire in ulteriori lavori sul piazzale, optando per una piazzola “a racchetta” in fondo alla pista allungata, che permette una più agevole inversione ad U dei velivoli appena atterrati, che effettuano un “contropista” di 400m fino al raccordo nord appena realizzato alla fine della pista da 1600m.

Dato che in presenza di un traffico aereo non molto intenso il “contropista” è una soluzione accettabile, ancora una volta ci dichiariamo d'accordo con la scelta dell'Ing. Bruno.

d) **L'Ing. Bruno dice che il PCN della Pista attuale è di 37**: un valore più che sufficiente per gli Airbus A-319 da 150 pax di easyJet, Alitalia, AirOne, Lufthansa Italia, ecc. e di moltissimi Tour Operators, che richiede PCN 32.

Non sono quindi necessari i lavori di RINFORZO PISTA prospettati da MGL in caso di PCN inferiore a 32, con la conseguente necessaria chiusura temporanea della pista (e quindi dell'aeroporto).

e) L'Ing. Bruno prevede di spendere in tutto circa 15 milioni di euro, contro i circa 30 preventivati dallo Studio di MGL. Tale differenza si spiega con la sua oculata scelta di dotare Foggia delle infrastrutture strettamente indispensabili per **ospitare gli Airbus A-319 da 150/156 pax a pieno carico (AEREO CRITICO PER LA PISTA DA 1800M)**, rinunciando ad ILS, rinforzi pista, espropri supplementari, ecc.

Per fare un **paragone "calcistico"**, Bruno dice "Invece di puntare a portare la nostra pista di 'Serie C' direttamente in 'Serie A', cominciamo col fare prima un dignitoso campionato di 'Serie B' per farci conoscere, e se va bene, poi si penserà a fare un ulteriore salto di qualità.

Un'altra metafora che aiuta a far capire l'intelligente strategia adottata dall'Ing. Bruno può essere quella degli **"scaglioni fiscali"**: supponiamo di guadagnare 30.000eur l'anno, e di pagare (fino a 30.000 eur) 5.000 eur di tasse; a fine anno, ci restano in tasca 25.000eur netti.

Se invece ci sbattiamo di più per guadagnarne 32.000, ricadiamo nella tassazione successiva (7.000 eur da pagare), e alla fine abbiamo sempre 25.000eur disponibili, ma abbiamo speso/lavorato molto di più!

Il volere subito una pista con ILS rappresenta proprio questo: il vantaggio in termini di qualità ottenuto, viene quasi tutto vanificato dalle penalizzazioni, e allora forse è meglio rinunciarci (all'inizio, in attesa di tempi migliori).

3) COSA SI POTRA' FARE A FOGGIA CON LA NUOVA PISTA DI ADP:

Dopo circa un anno e mezzo di lavori e 15 milioni di euro spesi, l'Ing. Bruno promette di dotare il "Gino Lisa" di una pista con queste caratteristiche, nella seconda metà del 2013 (ossia tra circa due anni da adesso):

- **Lunghezza Balanced Field:** **1800m LDA / TORA** (Bidirezionale)
- **Atterraggi 33-15:** **1900/2000m LDA** (Sud-Nord, venti dominanti a favore, 98% usabilità)
- **Decolli 33-15:** **1800m TORA** (Sud-Nord, venti dominanti a favore, 98% usabilità)
- **Atterraggi 15-33:** **1800m LDA** (Nord-Sud, venti dominanti a sfavore, 2% usabilità)
- **Decolli 15-33:** **1900/2000m TORA** (Nord-Sud, venti dominanti a sfavore, 2% usabilità)
- **Resistenza PCN:** **37** (aerei da almeno 37 tonnellate MTOW per carrello)
- **Impianto ILS:** **Nessuno** (nessun atterraggio strumentale possibile)

Praticamente, è una pista assolutamente identica a quelle di Gibilterra (GIB) e Mykonos (JMK) da cui vola regolarmente easyJet, e a quella di Lampedusa (LMP) da cui volano regolarmente Alitalia, AirOne e numerosi Tour Operators con gli Airbus A-319 da 150-156 pax (che costituisce quindi l' "Aereo Critico" per tali piste, ossia quello più grande utilizzabile in sicurezza e a pieno carico).

Tale pista NON sarebbe invece inizialmente adatta per ospitare Ryanair, in quanto i suoi Boeing B-737/800 da 189 pax richiedono (come da Fax a Promodaunia del 23.04.2002...):

Pista Balanced Field di 2000m LDA/TORA - ILS di Cat. I - PCN 44

In ogni caso, riuscire ad avere gli A-319 arancioni di easyJet a Foggia sarebbe già un ENORME PASSO AVANTI per tutta la Capitanata e dintorni, ed aggiungo che forse tale compagnia sarebbe comunque da preferire a Ryanair per Qualità del Servizio (i funzionari della multinazionale per cui lavoro volano regolarmente con essa in tutta Italia/Europa) ed Utilizzabilità Diretta dai Tour Operators foggiani (possibilità di organizzare Charter, biglietti in Agenzia, ecc.).

Cari amici foggiani, iniziate pure a sognare: **andate sui siti di easyJet, Alitalia, AirOne, Lufthansa Italia, e provate a simulare per gioco l'acquisto di biglietti da Bari/Napoli per alcune delle loro destinazioni: tra due anni, quegli stessi aerei, quelli stessi prezzi, e alcune di quelle destinazioni/orari, potremo finalmente averle anche noi da Foggia.**

Il Gino Lisa lo aspetta, e se lo merita, da quando fu aperto al traffico aereo civile: era il Settembre del 1969...