



AEROPORTO

DIBATTITO SULL'AMPLIAMENTO

C'È UN NUOVO STUDIO

Lo ha curato un esperto in aeroporti, foggiano, con un passato all'Eurocontrol l'organizzazione europea per la sicurezza del traffico aereo

Pista in balia dei venti c'è il «veto» di Amendola

Fantauzzi: «Il nuovo tracciato ortogonale buca lo scalo militare»

MASSIMO LEVANTACI

● Entro i primi del nuovo anno potrebbe essere pronto il progetto esecutivo per l'allungamento della pista del Gino Lisa. I progettisti di Aeroporti di Puglia sono, infatti, alle battute finali: l'ingegner Antonio Bruno, foggiano, dice alla *Gazzetta* di aver ricevuto mandato per procedere con una certa celerità.

Ma il confronto sull'amplimento della pista non si arresta e coinvolge politici, imprenditori, esperti, semplici curiosi. Mentre Aeroporti di Puglia studia di prolungare fino a 1800 metri il tracciato esistente, un comitato che si riconosce intorno al commissario dell'Associazione provinciale per il turismo, Nicola Vascello, sostiene che «bisogna puntare dritto sulla pista ortogonale da 2200 metri» e la pensa così anche Confindustria con il presidente Pino Di Carlo.

Tuttavia questa ipotesi contrasta con le tesi di «Mondo Gino Lisa», il network di tecnici e studiosi di aeronautica, che grafici alla mano portano avanti la tesi opposta: meglio allungare la pista che c'è. «E' un capolavoro di ingegneria», così la definisce Marco Fantauzzi, foggiano, esperto in aeroporti con un passato all'Eurocontrol l'organizzazione euro-

pea per la sicurezza del traffico aereo di Bruxelles. «Affinche l'aeroporto di Foggia diventi un vero scalo oltre all'allungamento della pista semmai bisogna installare un "Ils" (strumentazione necessaria per effettuare atterraggi di precisione e con tutte le condizioni meteo: ndr) almeno per la testata 33 che verrebbe utilizzata il 72% delle volte».

Una valutazione da fonte autorevole anche se Fantauzzi non rinnega a priori le potenzialità e positività della nuova pista ortogonale. «Certamente per le esigenze del Gino Lisa farebbe più comodo, una pista di 2200 metri permetterebbe l'atterraggio di ogni tipo di aereo e dunque ampia possibilità di far atterrare su quella pista anche i grandi charter».

La questione che però Fantauzzi solleva è puramente legata alla coesistenza con l'aeroporto militare di Amendola e ai venti dominanti che sarebbero maggiormente avvertiti dagli aerei sulla pista ortogonale. «E' uno studio che ho fatto autonomamente sui metar (i bollettini meteorologici aeroportuali: ndr) dove vengono indicate tutte le condizioni meteo dello scalo tra cui venti e visibilità. In questo studio ho analizzato soprattutto il vento sui dati meteo da gennaio-dicembre 2009».

Fantauzzi parte da un assunto: «L'idea della pista ortogonale non è sbagliata per i tipi di venti che ci sono sul Gino Lisa. Però risulta essere più adatta quella attuale: perchè i venti predominanti hanno un'incidenza minore rispetto a quella ortogonale in quanto l'impatto è frontale. Sulla pista ortogonale, infatti, si avrebbe una componente trasversale che creerebbe maggiori condizioni di instabilità per gli aerei. Ma il punto non è questo: la pista ortogonale obbligherebbe i piloti a usare utilizzare entrambe le testate. In particolare si farebbe ricorso alla testata 25, che prevede il sorvolo di Amendola, nel 56% dei casi. Sarà pur vero che da qualche tempo il coordinamento tra civile e militare è più costante, ma questo significa che gli aerei civili del Gino Lisa dovrebbero "bucare" lo spazio aereo militare una volta su due. E questo francamente mi sembra non possibile tenuto conto che attualmente in base alla sua operatività, il trentaduesimo stormo di Amendola svolge esercitazioni con gli aerei senza pilota Predator che sono velivoli di sperimentazioni per i quali è necessario un ampio spazio aereo. Il sorvolo sia pure controllato di aerei civili in quel medesimo spazio comporterebbe seri rischi per l'incolumità dei passeggeri».