



COMUNICATO STAMPA: STUDIO DEI DATI METAR CONDOTTO DA MONDO GINO LISA

I MOTIVI DEL NO ALLA PISTA TRASVERSALE

Mondo Gino Lisa, l'associazione apolitica, apartitica, indipendente ed autofinanziata, che sostiene con una serie di iniziative concrete lo sviluppo dell'Aeroporto di Foggia "Gino Lisa", continua a seguire da molto vicino le vicende che riguardano lo scalo foggiano. Inoltre interviene con una serie di iniziative di promozione del volo da Foggia, coinvolgendo anche emittenti radiofoniche locali come Radio Master.

Nell'ultimo periodo si è molto parlato e discusso delle varie soluzioni da adottare per rendere funzionale lo scalo di Viale degli Aviatori. Finalmente, dopo quasi due anni di continue pressioni anche mediatiche svolte dalla stessa associazione, sembra che si sia seriamente preso in considerazione l'unico fondamentale handicap che presenta lo scalo aereo e che non ha mai permesso, in questi anni, di poter crescere e decollare: la pista. Lunga fisicamente quasi circa 1600 metri di cui operativamente utilizzabili solamente 1440 (a causa della presenza di ostacoli nel cono di atterraggio e decollo – vedasi il famoso "comigno troppo alto"), essa non permette il decollo e l'atterraggio dei velivoli più frequentemente utilizzati dalle compagnie aeree (anche low cost), primi fra tutti gli Airbus A319 da 150 posti e i Boeing 737 e Airbus A320 da circa 180-200 posti. È necessario avere un numero maggiore di metri per poter dare la possibilità a questi velivoli di atterrare e rispondere alle reali esigenze del territorio (prima fra tutti il turismo) e di mercato.

Mondo Gino Lisa è stata sempre favorevole all'allungamento della pista attuale (che ha orientamento 15-33), ritenendola oggettivamente ottima dal punto di vista delle caratteristiche strutturali, della posizione e dei venti. *Mondo Gino Lisa* ha inoltre presentato, nei mesi addietro, due studi di fattibilità; in particolare il secondo ha dimostrato come sia possibile portare la pista attuale a circa 2000 metri, con espropri minimi e senza abbattimento di civili abitazioni. Lunghezza aumentabile procedendo successivamente verso la testata Sud, proponendo l'interramento del tratto di Tangenziale che passa nelle vicinanze.

In questo ultimo periodo si è discusso molto anche della possibilità di realizzare una pista ortogonale (con orientamento 07-25), da poter realizzare quasi interamente nel sedime aeroportuale. Questo seconda pista è presente anche nel documento DOSAP.

Tuttavia, molti hanno iniziato a "pubblicizzare" questa pista ignorando alcuni aspetti tecnici che ne rappresentano un handicap, forse anche maggiori di quelli che si avrebbero allungando la pista attuale.

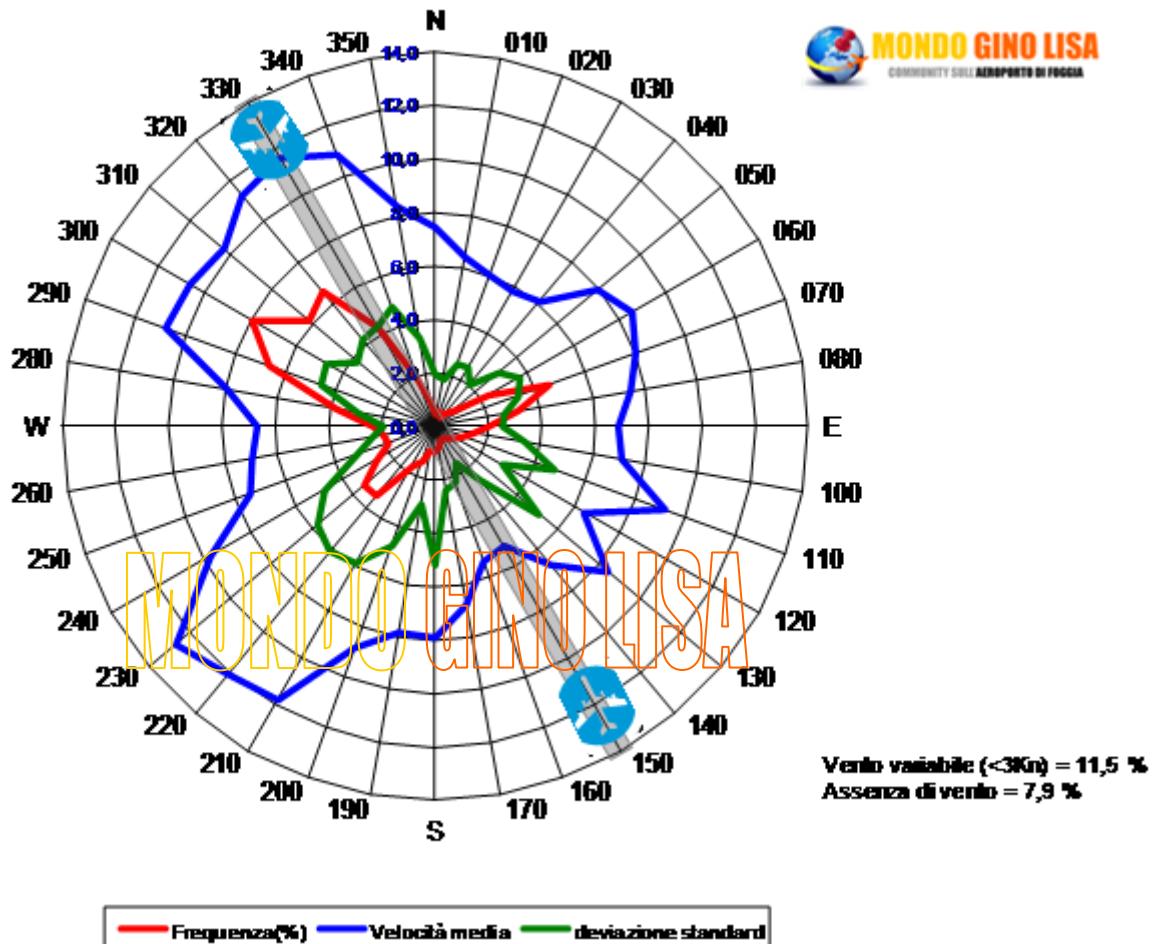
Uno dei principali aspetti da tener presente nell'aviazione è lo studio dei venti. Quando un aereo decolla deve necessariamente avere il "vento frontale", ovvero il vento deve soffiare nel verso opposto a come l'aereo sta decollando. Questo gli dà la forza per staccarsi da terra. Il vento non deve soffiare mai "da dietro", cioè "di coda", ed è sconsigliato il caso in cui soffino "di lato".

Mondo Gino Lisa ha allora provveduto a realizzare un vero e proprio "studio dei venti", per mezzo della collaborazione dell'Ingegnere Marco Fantauzzi. Un personaggio importante che ha lavorato in passato presso Eurocontrol, un'organizzazione civile e militare a cui partecipano 38 Stati europei e il cui scopo principale è di sviluppare e mantenere un efficiente sistema di controllo del traffico aereo a livello europeo, affiancando in questo impegno comune le autorità nazionali dell'aviazione civile (in Italia l'ENAC), gli enti di controllo del traffico aereo (in Italia l'ENAV), gli utenti dello spazio aereo civile e militare, il settore industriale, le organizzazioni professionali e le competenti istituzioni europee. Eurocontrol è diventata molto famosa quando è intervenuta nei mesi scorsi in seguito all'eruzione del Vulcano in Islanda.

Lo studio, la cui valenza è molto importante, si è basato sull'analisi statistica dei dati METAR del Gino Lisa, ovvero di messaggi meteo emessi proprio dall'Aeroporto di Foggia ogni ora. Essi contengono diverse informazioni metereologiche del momento, tra cui l'intensità e la direzione del vento che soffia in quell'istante di misurazione. L'arco temporale di studio considerato va ben oltre un anno e riguarda particolarmente il 2009.

ANALISI METAR ANNO 2009

 MONDO GINO LISA
COMMUNITY SULL'AEROPORTO DI FOGGIA



Il presente studio ha dimostrato scientificamente e statisticamente come i venti che soffiano nella zona di Viale degli Aviatori siano quasi sempre favorevoli alla pista attuale, poiché soffiano da 300° rispetto al Nord, ovvero quasi frontalmente al verso di decollo sulla pista attuale (quando si decolla da Sud verso Nord) e con una fortissima intensità. La loro peculiarità è quella di essere praticamente sempre nel verso NNW-SSE e quasi mai nel verso opposto SSE-NNW: ciò significa che tali venti sono sempre "frontali" al verso di decollo 33-15 e mai "di coda". Si noti che questi venti risulterebbero "lateralì" rispetto ad una pista trasversale, come la 07-25.

In quei giorni in cui il vento soffia diversamente (ovvero c'è ad esempio il vento noto come "favonio", ndr.), la direzione è invece quasi perpendicolare alla pista attuale, ovvero sarebbe adatta alla pista trasversale 07-25. Tuttavia questo secondo tipo di venti ha una peculiarità diversa rispetto al precedente caso. Ha la stessa probabilità di soffiare sia da EST che da OVEST. Ciò significa che se il vento soffia da EST, allora l'aereo deve poter decollare da OVEST verso EST (cioè sorvolando necessariamente su Amendola/Manfredonia), mentre se il vento soffia da OVEST, l'aereo deve poter decollare da EST verso OVEST, quindi verso Troia). Lo stesso discorso, nel verso opposto, va fatto per l'atterraggio.

In sostanza, il problema principale di questa pista ortogonale è proprio il decollo e l'atterraggio da EST. Come appena detto, esso presuppone il sorvolo dello spazio aereo di Amendola, distante circa 20 Km, chiuso già adesso al sorvolo di aeromobili dell'aviazione civile. Amendola è infatti una base MOB (Main Operating Base), cioè una delle 10 basi militari più importanti di Italia, mai apribili all'aviazione civile.

La soluzione di una pista trasversale 07-25 potrebbe dunque andare a "cogliere" quei venti che soffiano in alcune giornate dell'anno, sfavorevoli alla pista attuale, ma presuppone il passaggio su Amendola. Per poterla utilizzare è necessario aprire il "cielo di Amendola" al sorvolo degli aeromobili che dovranno decollare o atterrare sulla nuova pista.

Non si può oggi costruire una pista siffatta senza risolvere oggi stesso quello che sarà un handicap per il domani, ovvero Amendola. Solo se oggi si riescono ad ottenere le autorizzazioni necessarie a volare su quella zona, allora la costruzione di una pista trasversale può diventare una soluzione adottabile.

Tuttavia questo problema è stato ignorato da tutti, o almeno nessun esponente o Ente che ha sponsorizzato questa nuova soluzione ha mai parlato di autorizzazioni da parte della base MOB della nostra provincia.

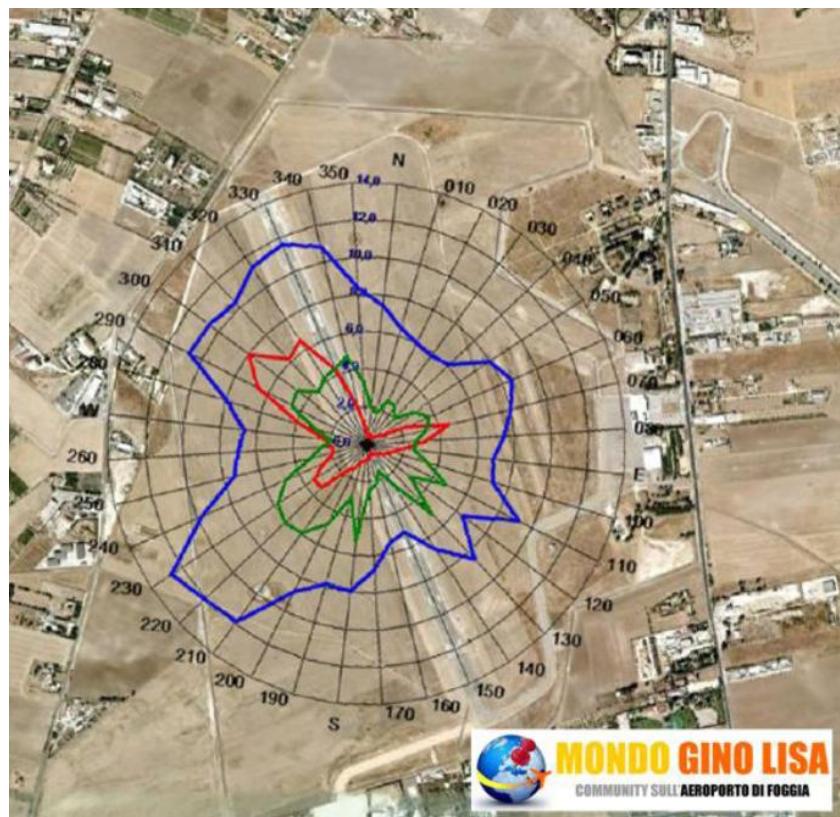
Sul sito internet di *Mondo Gino Lisa* raggiungibile all'indirizzo www.ginolisa.it è anche disponibile una serie di motivazioni e documenti che dimostrano come l'aeroporto militare di Amendola non potrà mai essere aperto al traffico civile, né come struttura né come sorvolo del suo spazio aereo, causa la perdita della denominazione di MOB (Main Operating Base): nel futuro rimarranno in 6 le basi MOB Italiane (tra cui Amendola). Inoltre è spiegato anche perché non bisogna confondere Amendola con altri aeroporti militari italiani, con i quali non regge un confronto.

In sostanza, avviare la costruzione della nuova pista trasversale senza prima aver concordato con Amendola un utilizzo condiviso civile/militare del suo spazio aereo è solo un grande azzardo, una grande opera pubblica dal costo elevato, dai tempi lunghi di realizzazione e dalla reale utilizzabilità quantomeno discutibile...

Costruire una nuova pista in un aeroporto senza tenere conto dei venti dominanti equivale, più o meno, a costruire un ospedale mettendo la sabbia nel cemento, o a innalzare palazzi in zone sismiche/franose/alluvionali: alla fine, bene che vada, non servirà a nulla e sarà tutto da rifare (fatto salvo che non ci scappi pure qualche morto...). A chi potrebbe mai giovare tutto ciò?

Lo studio sui dati METAR che *Mondo Gino Lisa* oggi presenta alla stampa è disponibile sul sito www.ginolisa.it a chiunque lo voglia consultare. La nostra associazione si augura che per l'Aeroporto di Foggia si possano sempre fare le scelte migliori ed evitare di compiere gravi errori che si potranno ripercuotere nel futuro.

Mondo Gino Lisa rinnova il proprio supporto tecnico gratuito, indipendente e non condizionato, a chiunque voglia, continuando nella propria politica del dialogo costruttivo, favorendo soprattutto la collaborazione tra gli Enti dai quali dipende lo scalo di Viale degli Aviatori.



Il presente Comunicato Stampa ha **in allegato** lo "Studio dei dati METAR" condotto dall'Ingegner Fantauzzi.

Mondo Gino Lisa

www.ginolisa.it

25.11.2010