



www.ginolisa.it

Mondo Gino Lisa

Blog sull'Aeroporto di Foggia

Ipotesi di Allungamento Pista 15-33 Esistente

Studio di Fattibilità per l'Allungamento della
Pista attuale (15-33) da 1440m a circa
1800m (decolli) / 1950m (atterraggi) secondo i
Venti Dominanti su Foggia (movimenti Sud-Nord)



*Due chilometri di Strada o di Ferrovia
non portano da nessuna parte,
ma due chilometri di Pista Aerea
portano in tutto il Mondo.*

(anonimo sul forum www.aviazioneecivile.it)



Situazione Attuale

- La pista attuale di Foggia, lunga **1440m**, consente solo l'utilizzo di velivoli da 50-80 pax, sempre più rari, poco economici e non adatti ai voli **CHARTER** e **LOW-COST** necessari al traffico prevalentemente **TURISTICO** ed **ETNICO** della Capitanata.
- I velivoli necessari a tali tipologie di traffico sono i **Boeing 737-800 (189 pax)** e **Airbus 319/320 (150/180 pax)**, che richiedono almeno **1800m di pista** per poter operare.
- Occorre quindi **allungare la pista di circa 400m** per poter entrare davvero nel moderno mercato aereo italiano, europeo e mondiale.



Interventi Possibili - Fase 1

(Ripristino a 1600m)

- La pista del «Gino Lisa» costruita in cemento armato dai tedeschi nel 1942 era originariamente lunga **1600m**; nel corso degli anni, a causa di costruzioni edificate troppo vicino alla Testata Sud (33), la soglia della pista effettiv. utilizzabile è stata progressivamente spostata in avanti, fino a ridursi ai **1440m** odierni.
- La **legge n. 58/1963** tutela gli aeroporti da tali problemi, prescrivendo che questi ostacoli sopraggiunti nel tempo debbano essere prontamente rimossi.
- La prima operazione da effettuare, pertanto, è quella di «restaurare» la **pista alla sua piena lunghezza originaria** del 1942, operazione fattibile senza dover aggiungere altri tratti di nuova pista a quanto già esistente e senza necessità di acquisizioni, espropri od altro.

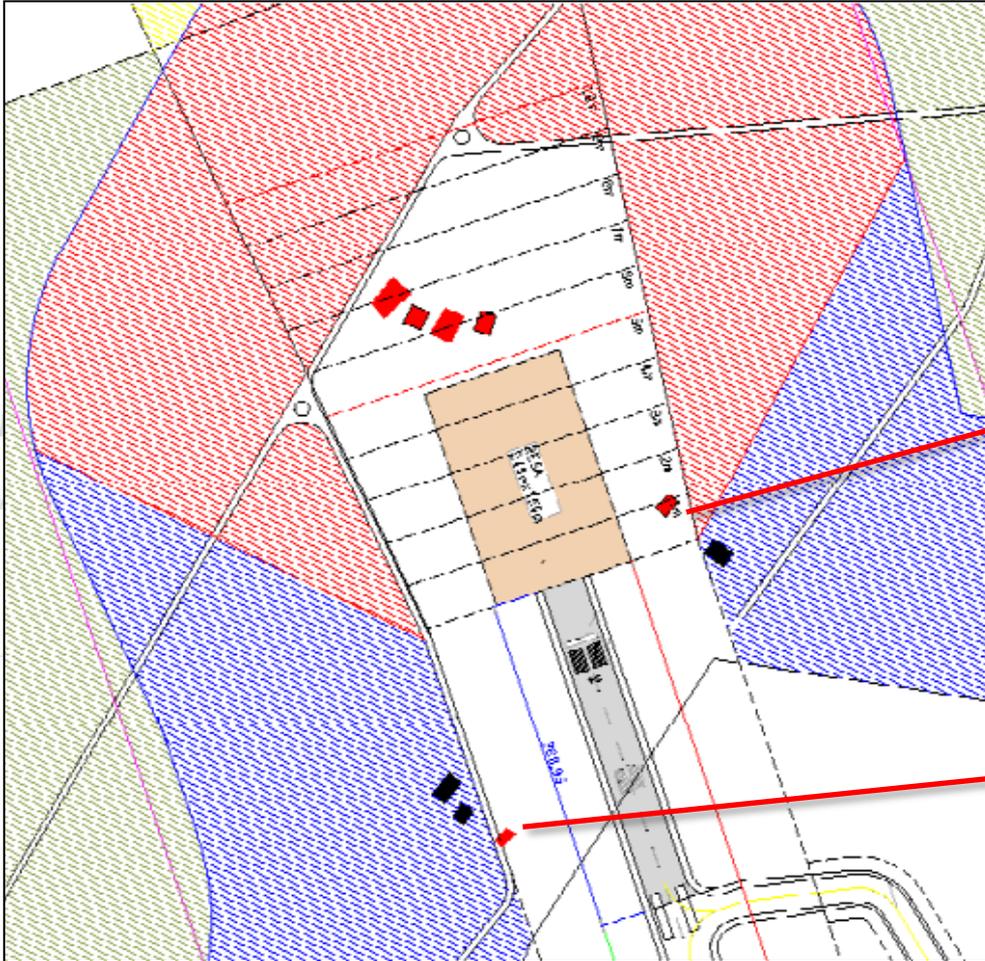


Interventi Possibili - Fase 2 (Allungamento a Nord [15])



- Deviando un tratto della Via V. Gioberti dal suo tracciato originario, è possibile **annettere la porzione di terreno libero** davanti alla Testata Nord della Pista (15), realizzandovi anche una R.E.S.A. rettangolare regolamentare da **240x150m**(B3-B4).
- A causa di alcune villette di recente costruzione, dei **250m di nuova pista** ottenibile solo i primi **100** sono utilizzabili per i decolli (B1-B2, verso nord), mentre i restanti **150** sono utilizzabili solo per gli atterraggi (B2-B3, sempre verso nord).
- Si otterrebbero così, partendo dai 1600m di pista «restaurata»:
1600+100=1700m TORA (decolli)
1600+250=1850m LDA (atterraggi)

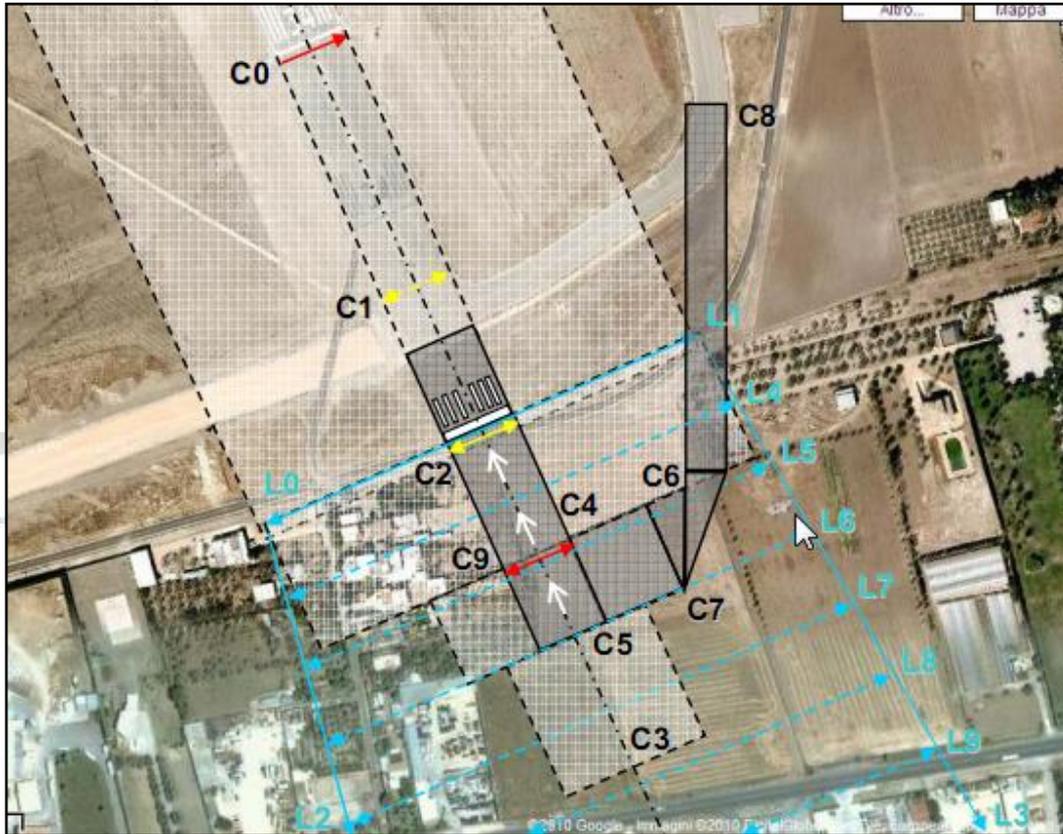
Interventi Possibili - Fase 2 (Allungamento a Nord [15])



- Ecco in AutoCad i presunti ostacoli da rimuovere (tralasciando le 4 villette davanti alla Testata Nord): un capannone industriale a sx della pista, ed una casa rurale sulla dx.



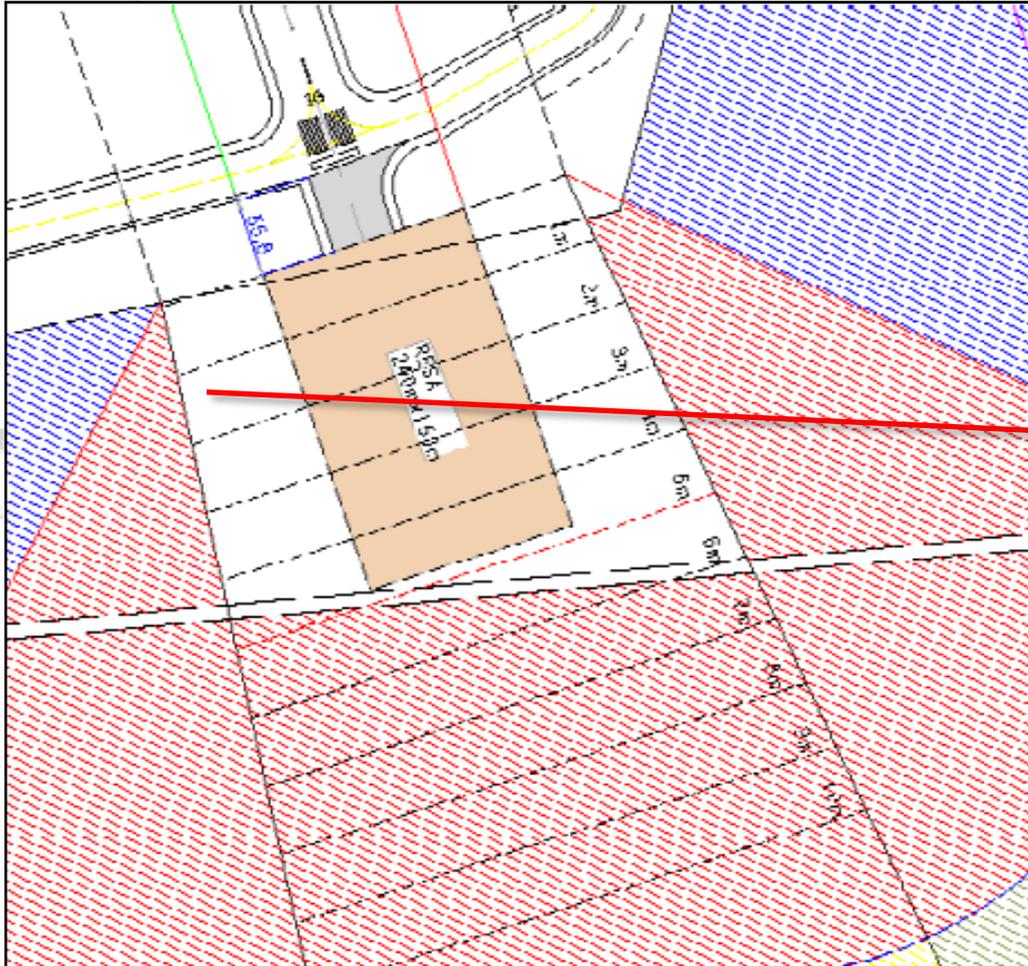
Interventi Possibili - Fase 3 (Allungamento a Sud [33])



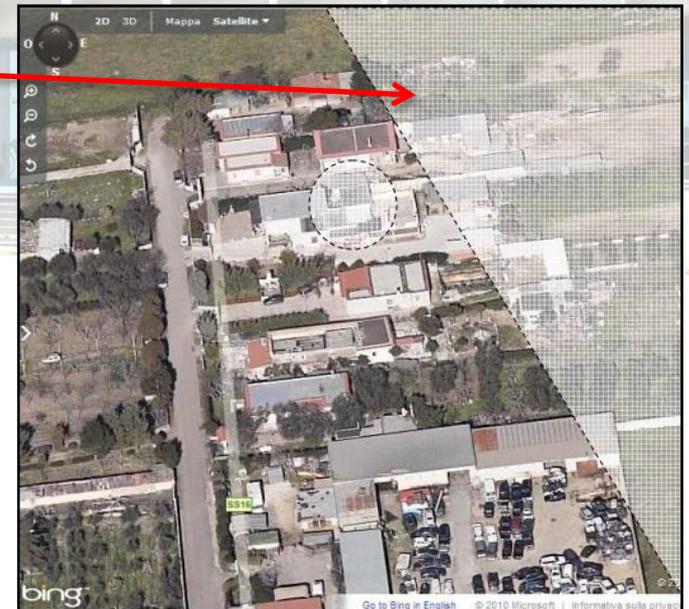
- La soglia della Testata Sud deve trovarsi ad un **minimo di 225m** dalla Tangenziale Sud (S.S. 16) di Foggia, per via della max altezza possibile di un autoveic. in transito (4,5m x 50).
- Si può quindi ipotizzare una **R.E.S.A. rettangolare da 240x150m** che darebbe **altri 100m** di pista utile aggiunti ai 1600m originali:
 $1600+100+100 = 1800\text{m TORA}$
 $1600+250+100 = 1950\text{m LDA}$
- Oppure si può ipotizzare una **R.E.S.A. RIDOTTA** quadrata da 90x90m + 60x150m (StopWay), recuperando così **altri 90m di pista** utile solo per i decolli (se l'ENAC la concede):
 $1600+100+100+90 = 1890\text{m TORA}$
 $1600+250+100 = 1950\text{m LDA}$
- Nella Testata Sud andrebbe anche installato un Impianto ILS di **CAT II/CAT III** (per il volo strumentale).



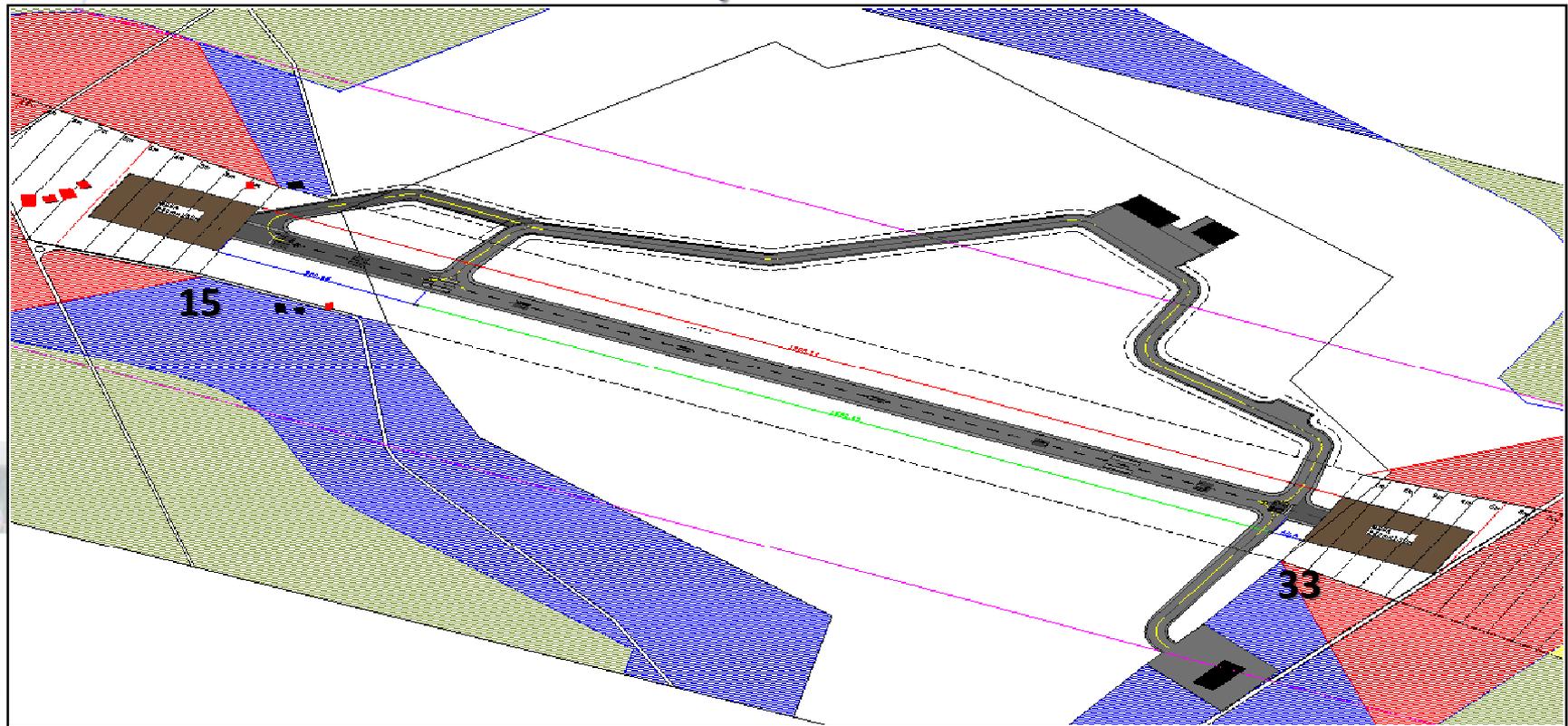
Interventi Possibili - Fase 3 (Allungamento a Sud [33])



- Ecco il dettaglio dei presunti ostacoli da rimuovere a Sud (ristemazione dell'area già prevista dal Piano D.O.S.A.P. del 2007):

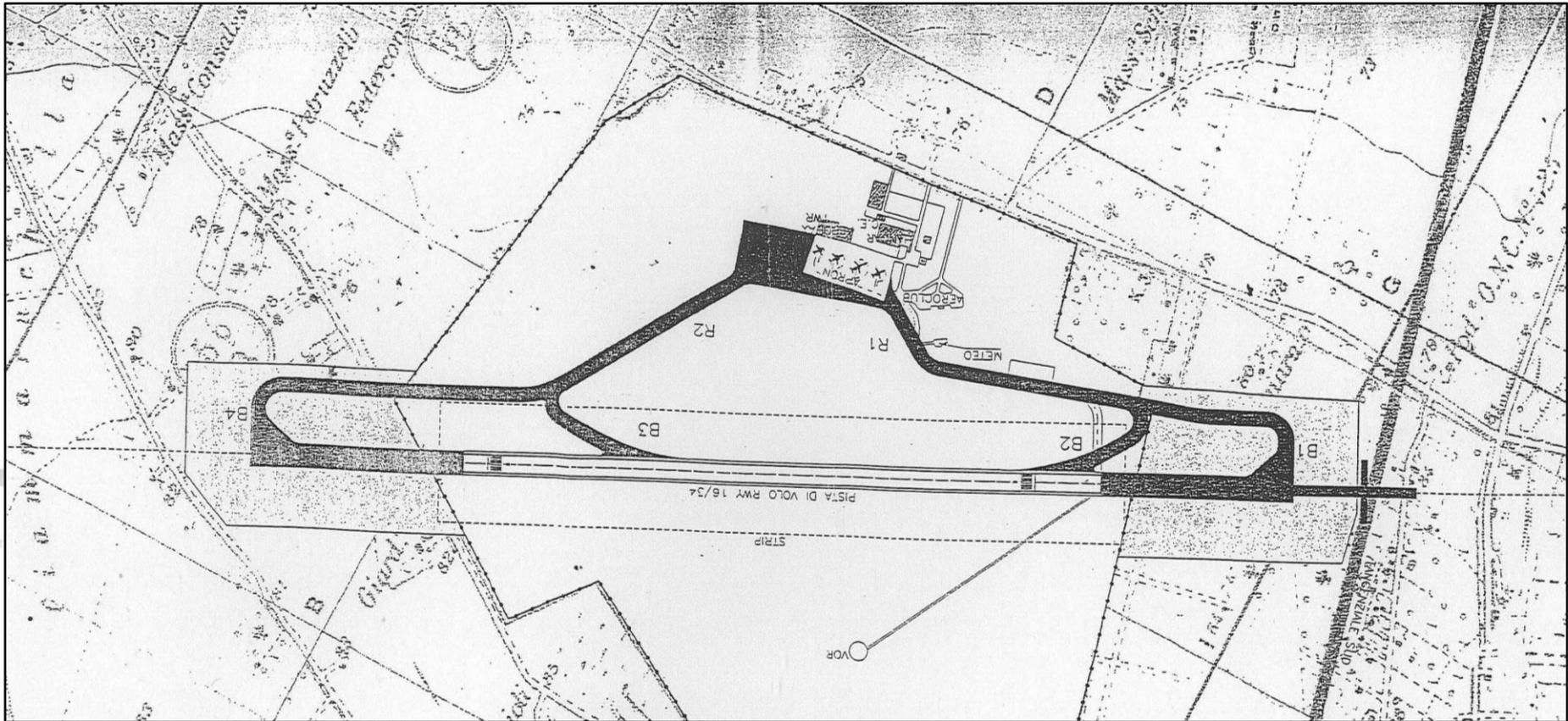


Riepilogo - Allungamento Pista 15-33 a 1800m TORA / 1950m LDA circa



- Questo è il **progetto completo di allungamento pista 15-33** in AutoCad, richiedente **acquisizioni/espropri minimi**; si noti il secondo raccordo previsto in Testata Nord (15) per favorire l'uscita dalla pista dei velivoli appena atterrati da Sud (oppure l'ingresso nella pista di velivoli pronti a decollare verso Sud (33) - ossia in direzione contraria a quella privilegiata dai venti dominanti su Foggia-).

La Fonte di Ispirazione: il «Progetto Dimenticato»



- Il presente lavoro prende spunto da un **bellissimo progetto di allungamento pista del «Gino Lisa» di molto tempo fa** (anni '80?), purtroppo mai realizzato ed ignorato/dimenticato da tutti (perchè?). Esso prevedeva una pista da 2500m e nuovi raccordi, ed oggi non è più realizzabile nella sua totalità per via delle villette costruite in testata nord (B4). Tuttavia, dal presente studio emerge che si possono comunque ancora ricavare 1800m TORA / 1950m LDA, e l'interramento della Tangenziale Sud permetterebbe di raggiungere nuovamente i 2500m originali, col vantaggio di «allontanarsi» virtualmente dal centro abitato di Foggia.

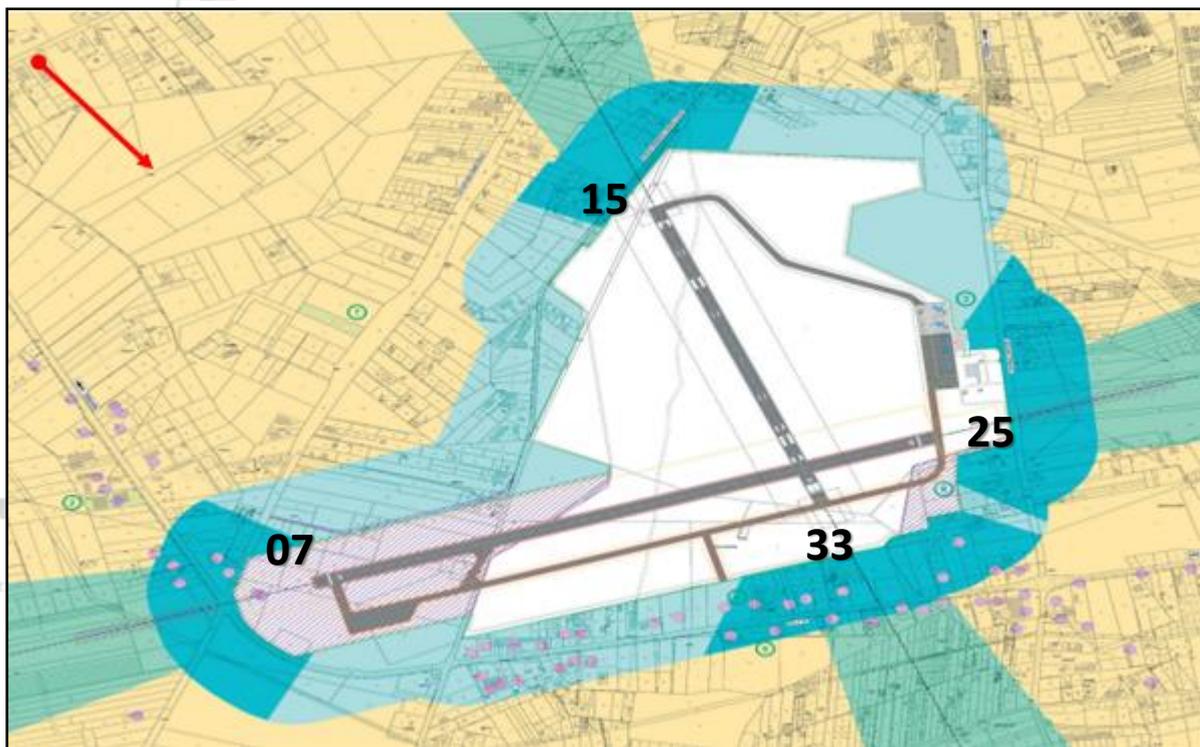


Una Ulteriore Possibilità di Espansione Sud: Interramento della Tangenziale Sud di Foggia



- Interrando un tratto della Tangenziale Sud di Foggia (S.S. 16) lungo circa 400m -in occasione dei prossimi lavori ANAS di ampliamento già previsti-, sarebbe possibile prolungare ulteriormente la Testata 33 della pista sopra la strada, verso i terreni agricoli a Sud, fino a raggiungere una **lunghezza di 2500m o più** (come e più di Milano Linate...). Nella foto si vede la Nuova Tangenziale di Forlì, appena realizzata, con passaggio di 3+3 corsie stradali sotto la pista dell'aeroporto.

Un'ipotesi Alternativa Sconsigliabile: NO alla Seconda Pista Trasversale 07-25



In aviazione, durante i DECOLLI e gli ATTERRAGGI l'aereo deve sempre avere il vento «in faccia», se presente, perchè questo ne aumenta la manovrabilità. Venti laterali e/o di coda sono sfavorevoli e quindi da evitare. E' pertanto necessario costruire le piste in modo che i VENTI DOMINANTI (-freccetta rossa- ossia i più frequenti statisticamente nella zona) soffino «in faccia» all'aereo in arrivo/partenza. A Foggia la vecchia pista 15-33 soddisfa pienamente questo requisito, quella nuova 07-25 proposta assolutamente no.

- L'ipotesi della nuova Seconda Pista Trasversale da 2200m proposta da Aeroporti di Puglia nel Piano di Sviluppo D.O.S.A.P. «Capitanata 2020» del 2007 è stata **FORTEMENTE SCONSIGLIATA** da tutti i Piloti consultati (Alitalia, Darwin, AeroClub Foggia) poichè ha i **VENTI DOMINANTI a sfavore** (laterali), e perchè la vicina base M.O.B. Amendola non ne consentirebbe l'utilizzo da e verso est -spazio aereo militare-
- La **somma dei due handicap (Venti Dominanti sfavorevoli ed uso obbligato monodirezion.)** la renderebbe un investimento scarsamente utilizzabile, nonostante il suo alto costo (circa 80.000.000 eur) ed il notevole impegno realizzativo necessario.
- Pertanto, **meglio investire invece sull'allungamento della vecchia pista 15-33, magari col tunnel stradale a Sud.**



Conclusioni

1. **L'allungamento della Pista 15-33 è la cosa migliore da fare per il "Gino Lisa" (NO alla nuova Pista Trasversale 07-25)**
2. **Chi dovrebbe fare cosa SUBITO (2010)**

Allo scopo di uscire dall'immobilismo attuale, e sfruttare il momento propizio (lavori sulla tangenziale sud di Foggia e Fondi FAS disponibili), le Autorità Competenti (Comune di Foggia e Aeroporti di Puglia) dovrebbero fare al più presto quanto segue:

 - A) **PREVEDERE L'INTERRAMENTO DELLA TANGENZIALE SUD** nei pressi dell'aeroporto, come fatto a Forlì (Comune di Foggia)
 - B) **RIPRISTINARE LA PISTA AI 1600M LDA/TORA ORIGINALI ("FASE 1")** (Aeroporti di Puglia)
3. **Chi dovrebbe fare cosa IN SEGUITO (2011-2012)**
 - C) **ESEGUIRE LA "FASE 2" (ALLUNGAMENTO/RIPRISTINO A NORD)** (Comune di Foggia, AdP)
 - D) **ESEGUIRE LA «FASE 3» (ALLUNGAMENTO A SUD)** (Comune di Foggia, Aeroporti di Puglia)
4. **Chi dovrebbe fare cosa IN FUTURO (2013-2020)**
 - E) **ESEGUIRE L'ALLUNGAMENTO A SUD OLTRE LA TANGENZIALE** (Comune di Foggia, AdP)

Sulla questione «Gino Lisa» è ora di passare dalle parole, che sono sempre state tante, ai FATTI, che sono sempre stati pochi. Foggia lo aspetta, e se lo merita, da quando l'aeroporto è stato aperto al traffico aereo civile: correva l'anno 1969...

