

«La pista è un falso problema». Il direttore dell'Enac va controcorrente e punta il dito su altre priorità per un rilancio effettivo dell'aeroporto

Le carenze sarebbero nella mancanza di un'area di prova motore e una merci

La pista può attendere, e con essa i 7 milioni di euro per prolungamento da 2400 a 2600 metri. Il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) tiene bloccati quei fondi fin quando non sarà conclusa la procedura dell'accordo quadro fra la Regione e il Ministero delle Infrastrutture e trasporti. Vista dalla parte dell'Enac (Ente nazionale aviazione civile), le priorità da realizzare per il vero decollo dello scalo sono ben altre. «Per quanto riguarda la sicurezza e la messa a norma - spiega Fabio Maurizi, direttore dell'Enac a Pescara - l'aeroporto d'Abruzzo non ha alcun problema, i guai sorgono per la mancanza di altre strutture fondamentali. Nel masterplan, infatti, non si parla tanto dell'allungamento della pista quanto della costruzione di un parcheggio multipiano e della realizzazione di una piazzola per effettuare la prova motore. Airone technique, ad esempio, con i suoi 50 dipendenti, offre un livello di manutenzione di alto livello. L'assenza di un'area per la prova motore è molto grave: pensate cosa accadrebbe se un aereo avesse noie al motore in mancanza di un'area apposita per rimetterlo in sesto. Servirebbe pure un'aerostazione merci per i congelatori, visto che il porto è a due chilometri». Maurizi, però, va oltre e da tecnico precisa perché una pista più lunga di duecento metri non serve o addirittura crea ulteriori problemi: «Per uno scalo come quello di Pescara, al di sotto dei 500mila passeggeri annui, 2400 metri sono più che sufficienti dal momento che vi possono arrivare e partire aerei intercontinentali e i 737. Sarebbe utile nel caso degli A330 da Toronto, ma potrebbe essere utilizzata solo nella direzione monti-mare, mentre nell'altro senso andrebbe a collidere con la palazzina della Porsche». Il direttore dell'Enac usa come termine di paragone altri scali: «Pescara ha una pista migliore di Ciampino, - rivela Maurizi - più lunga di quella di Pisa e Firenze che pure fanno milioni di passeggeri». E per i cargo?: «Il prolungamento - conclude Maurizi - potrebbe essere finalizzato all'arrivo dei grossi cargo, ma al momento Pescara non ha un volume di traffico merci tale da giustificare un investimento così oneroso. E comunque la pista più lunga è utile solo se inquadrata in un piano organico di interventi strutturali».