

27 febbraio 2024 ore 10:30 Appuntamento presso Ufficio amministrativo SAGA piano terra

Siamo stati accolti dalla sig.ra Luciana Loredana dell'ufficio amministrativo, la quale, dopo le nostre presentazioni, ci ha fatto conoscere l'Ing. Luisa Del Proposto e il Direttore della SAGA Dott. Luca Bruni.

Siamo stati quindi ricevuti nella sala riunioni dove ognuno di noi ha preso posto per poter avviare la nostra intervista.

Presentazione

Mikaela Verzilli

Buongiorno sono Mikaela Verzilli una rappresentante della classe 4B scienze umane, indirizzo economico sociale, del liceo Guglielmo Marconi di Pescara.

Siamo qui perché a scuola stiamo svolgendo un monitoraggio civico con il progetto A.S.O.C. a scuola di open coesione, e abbiamo scelto di monitorare il progetto dell'allungamento della pista di volo dell'aeroporto di Pescara, progetto che ci ha affascinato e incuriosito.

Vi ringraziamo di averci permesso di incontrarvi e ora lascio la parola ai miei compagni per farvi qualche domanda.

Domande per intervista di Emanuele Cacioppo e Emma Massacesi al Direttore Generale della SAGA S.p.A. d'Abruzzo Dr. Luca Bruni

1. Da dove nasce l'idea di allungare la pista? Chi ha spinto molto su questo progetto?

E' una domanda importante, perché rappresenta un po' la motivazione, per cui l'aeroporto in questo caso di Pescara, gli aeroporti in generale, puntano sull'allungamento della pista per avere maggiori vantaggi. Allora, la pista è elemento sicuramente cardine, portante di un aeroporto, non stiamo dicendo banalità ma sulla pista ci si confronta in termini di, non soltanto lunghezza, ma anche di impianti, perché è sulla pista che arrivano e partono gli aeroplani.

Pescara è un aeroporto molto antico, risale al primo ventennio del novecento, già la prima struttura aeroportuale ed è rimasta la sua configurazione più o meno fino ad oggi come lunghezza e struttura senza subire particolare interventi nel corso della storia; già da tempo, diciamo 20 anni fa, negli anni 80, c'è stata una forte spinta del territorio vuol dire la regione, le autorità, il sistema turistico abruzzese, per dare questa spinta per allungare la pista.

L'allungamento della pista non è qualcosa di semplice, non è qualcosa quindi che immaginiamo possa essere fatta come una strada, è qualcosa che implica il coinvolgimento di tantissimi attori, che sono in parte il Ministero dell'Ambiente per le autorizzazioni, in parte autorità vere e proprie che ci controllano giorno e notte, mi riferisco all'Enac e all'Enav, sono due strutture importanti di autorità di controllo, che sono proprio preposte al controllo dell'aerazione civile, quindi dell'aeroporto; quindi per poter toccare una pista e modificarla e quindi allungarla bisogna essere sottoposti a tutta una serie di autorizzazioni che sono molto lunghe nel tempo.

Per rispondere alla domanda quindi, la Regione, il territorio, tutti volevano una pista più grande, perché una pista più grande e più lunga vuol dire la possibilità di poter far atterrare aerei più grandi, che hanno una maggiore capacità di carico, passeggeri e carburante, perché se imbarcano più carburante possono andare più lontani; i voli sapete si distinguono fondamentalmente in tre tipologie: nazionali, sono quelli che collegano destinazioni italiane, internazionali facciamo riferimento a tre ore di volo, quindi in Europa e bacino mediterraneo e intercontinentali, che sono quelli che collegano i cinque continenti. Pescara oggi è un aeroporto nazionale e internazionale e diventerà intercontinentale con questo allungamento della pista, la motivazione è stata quella di avere maggiori voli e passeggeri, aerei di grande portata, spinta turistica per questo si è stati autorizzati a procedere.

Ci vuole tanto tempo per ottenere tutte le autorizzazioni, sono cose molto complicate, magari approfondiremo un'altra volta nel dettaglio queste complicazioni in che cosa consistono. Sapete tutti che il 5 febbraio di quest'anno c'è stata la posa della prima pietra, abbiamo avviato i lavori, sembrava una data difficile da avere ma abbiamo ottenuto dal Ministero dell'Ambiente l'ultima autorizzazione sul via che ci ha consentito di partire.

2. La scelta di allungare la pista è legata all'evento previsto per settembre per una riunione del G7?

Diciamo che non abbiamo fatto l'allungamento per il G7 perché è stato organizzato dopo, però per noi ma l'arrivo di fine settembre è un motivo di grande sfida, perché è evidente che se la pista verrà completata per quella data noi potremo accogliere i rappresentanti del G7 che sappiamo non essere persone, ministri, capi di stato, che arriveranno forse per la prima volta a Pescara o forse anche in Italia.

Sarebbe bello, farebbe bella figura. e sarebbe importante far vedere una nuova infrastruttura. Gli aerei che prevediamo saranno coperti da segreti militari, sono aerei abbastanza grandi la pista allungata secondo il progetto dovrà essere fatta per quella data, gli occhi del mondo saranno sulla pista di Pescara e tutto sarà perfetto, perché siamo abituati a lavorare in queste modalità.

3. Abbiamo visto dal sito Open coesione che per i lavori è stata stanziata una somma cospicua, 7,5 milioni di euro, secondo lei basterà? La somma che risulta già spesa, circa 300mila, in quali lavori è stata usata?

Alla risposta dell'ingegnere a questa domanda aggiungo un elemento di comprensione, noi apriremo questa pista su terreni che sono stati espropriati, l'esproprio è una parola che non piace, lo Stato, lo avrete studiato, per pubblica necessità, in questo caso sono stati contenti, una negoziazione di prezzi e stata indolore.

Per dare un'idea della complessità dei lavori uno dei lavori è lo sminamento, si mette in sicurezza il territorio, dobbiamo avere una verifica fatta da una società specializzata che lavora con il genio militare che sono quelli esperti, per fare delle verifiche a campione e vedere se per caso nelle due guerre mondiali possa esserci stato qualche ordigno bellico; dobbiamo verificare su un'area enorme debbono essere verificati punto per punto con controllo e apparecchi gps per sminare e per mettere in sicurezza il territorio. La sicurezza è un aspetto importante: l'aumento della pista porta anche un vantaggio, non è commerciale ma è quello della sicurezza perché avere più metri di pista per un aereo è più sicuro, le piste corte i piloti lo sanno, danno meno tranquillità.

4. Il progetto è stato sottoposto a dei controlli per avere pareri favorevoli? Quali? Noi siamo a conoscenza del parere favorevole dell'ARTA.

Fondamentalmente parliamo del V.I.A., Vincolo Impatto Ambientale, quindi è il ministero dell'ambiente sicuramente il più sensibile a verificare che i requisiti per l'allungamento della pista che siano in regola con la normativa sull'ambiente: perché sappiamo che l'aereo produce rumore quando atterra e quindi chi sta vicino, non necessariamente quelli di Sambuceto e San Giovanni Teatino, ma anche quelli che stanno sulla direttrice di atterraggio potrebbero avere dei rumori e quindi vanno fatte delle verifiche, in particolare l'ARTA autorità regionale per il controllo utilizza dei misuratori acustici, per quanto riguarda il livello dei decibel per verificare che i suoni siano nei limiti che la norma prevede, e anche dei controlli dal punto di vista ambientale sulle microparticelle, praticamente per il carburante che si può perdere o scaricare, il tipo di aria che si respira nella zona che impatta sulla direttrice di atterraggio dell'aereo, sia assolutamente in regola con i parametri. Vengono fatte delle misurazioni con macchinari molto sofisticati anche molto costosi, per darvi un'idea un impianto di rilevazione di microparticelle che noi abbiamo posizionato nella parte sud dell'aeroporto ha un costo di 30.000,00 euro, sono impianti sofisticatissimi perché rivelano la percentuale chimica del contenuto ed emettono elaborati e diversi traccianti in diverse ore in concomitanza con l'arrivo dell'aeromobile, l'ARTA è un organismo terzo, non siamo noi, che deve controllare, sono severissimi, giustamente, non abbiamo fatto mai nessun tipo di pressione perché a noi interessa assolutamente fare le cose in regola, nostro primo obiettivo fare le cose secondo la legge. Il Ministero dell'ambiente ha rilasciato una certificazione generale andando a controllare tutto quello che è stato fatto negli ultimi anni, ha messo il bollo finale, ha detto "sì, potete procedere".

5. Al termine dei lavori quali saranno le proposte di volo per le nuove destinazioni?

Bella domanda! Premesso che noi tutti vorremmo vedere aeroplani grandi e intercontinentali, però la pista è un aspetto di una catena di prodotto che va da uno a tre, perché prima c'è la pista poi esiste il traffico passeggeri e poi esistono le compagnie aeree che prendono questo traffico e lo portano; in realtà a noi aeroporto non decidiamo, non possiamo convincere le compagnie aeree, lo vorremmo, ci sono delle interlocuzioni con compagnie aeree internazionali, per convincerli a portare passeggeri e anche compagnie lontani charter; chiaramente però non basta la pista dell'aeroporto condicio sine qua non serve altro perché il passeggero per venire all'aeroporto di Pescara deve avere un turismo accogliente, noi siamo molto sensibili al turismo, ma di questo non se ne occupa l'aeroporto, su tante cose non possiamo intervenire, sugli alberghi del litorale, sulla montagna abruzzese, sui trasporti che dall'aeroporto portano agli alberghi non possiamo intervenire, tutto l'insieme di interesse del segmento leger cioè del turismo, ma esiste anche il segmento business, cioè che riguarda il mondo industriale i grandi avvocati che si spostano per lavoro, gli industriali che devono andare a fare dei business, che pagherebbero anche di più il volo per poter andare e tornare velocemente, tutto questo mondo lo monitoriamo dando dei dati per convincere le compagnie aeree che Pescara è un ottimo posto, e con la pista abbiamo una carta in più da spendere, ha una infrastruttura su cui si è investito. Ho un passato di direttore con quattro compagnie aeree, ho un rapporto non privilegiato però mi danno accesso riesco a dialogare con i loro delegati; la Ryanair è quella che ci sta seguendo al momento di più, è attentissima, ieri ho letto che ha fatto un accordo con la regione Calabria, c'è un programma fortissimo con la Calabria. Io vorrei fare come hanno fatto loro, riuscire ad aumentare questi passeggeri che sono tanti; sono 875.000 i passeggeri che abbiamo fatto quest'anno, non sono pochi, siamo in crescita e in spinta, non noi aeroporto ma è l'Abruzzo, e vogliamo spingere questo numero ancora più in alto. Il milione è un target che a me piace, forse non sapete ma ve lo dico, nel mondo degli aeroporti d'Italia c'è una grande distinzione tra grandi aeroporti e piccoli aeroporti, questo livello che divide il grande e il piccolo è il milione di passeggeri, da noi tecnicamente; Pescara per poco è ancora piccolo, se riuscissimo ad arrivare al milione di passeggeri, potremmo arrivare ad essere grandi, avremo accesso a lobby particolari associazioni aeroportuali e movimenti che possono aiutare il complesso dello sviluppo dell'aeroporto per conto della Regione.

6. Secondo lei questo avvenimento quali cambiamenti porterà in Abruzzo?

Sicuramente una notevole differenza di percezione dell'Abruzzo, di come arrivare in Abruzzo. Non dimentichiamoci che l'aeroporto d'Abruzzo è l'unico che serve l'Abruzzo, il Molise e forse anche un pezzo delle Marche, arrivando fino ad Ascoli Piceno e dintorni, perché dopo Pescara c'è l'aeroporto di Ancona che fa 500.000 passeggeri, la metà di noi, e l'aeroporto di Perugia che non ha un grandissimo network, e poi c'è il piccolo aeroporto di Foggia che conta poco; in realtà il bacino di utenza è molto importante, noi abbiamo contattati uno per uno questi potenziali che sono tecnicamente passeggeri, ne abbiamo contattati tre milioni, che potrebbero essere interessati all'allungamento della pista.

Quindi il cambiamento che ci sarà è il miglioramento della sicurezza che è al primo posto, il miglioramento commerciale nel senso di quello che noi chiamiamo sviluppo business aviation, cioè tutto quello che è legato al mondo dei passeggeri. Ci aspettiamo più passeggeri, più aerei e aerei più grandi.

7. Quali sono le caratteristiche dell'aeroporto di Pescara e le attuali problematiche?

Le caratteristiche dell'aeroporto di Pescara sono molto particolari, a me appena arrivato ha colpito una caratteristica particolarissima: dovete pensare che un aeroporto come Fiumicino quando un passeggero deve partire per prima cosa deve parcheggiare l'auto, dal parcheggio dell'auto deve entrare dentro al gate e passa sicuramente un quarto d'ora, c'è una fila interminabile al varco della sicurezza, che poi quando si entra nella zona che noi chiamiamo air side, si cammina per raggiungere il finger anche in 20 25 minuti allora il passeggero che arriva a Fiumicino per prendere un aereo, tra controlli di sicurezza e passaporto, parcheggio auto e camminamento ci impiega 40 45 minuti; qui sembra un salotto, escono fuori dalla sicurezza, 5 metri soltanto verso la scala, non c'è neanche il finger. Quindi è un aeroporto fatto su misura, aperto h24 dedicato totalmente all'assistenza dei passeggeri, non abbiamo niente di meno quindi assolutamente ci aspettiamo che anche questo venga percepito dai passeggeri.

Domande per intervista di Serena Marcucci e Alessandro Russi al Responsabile dell'Ufficio tecnico Ing. Luisa Del Proposto

1. Abbiamo visto dal sito Open coesione che per i lavori è stata stanziata una somma cospicua, 7,5 milioni di euro, secondo lei basterà? La somma che risulta già spesa, circa 300mila, in quali lavori è stata usata?

Lo stanziamento è stato rilasciato sulla base del progetto che ha stimato i costi dell'opera, poi gli imprevisti sono sempre all'ordine del giorno, l'importo è stato stimato sulla base del costo dei lavori desunto da un progetto esecutivo, questi sette milioni e mezzo coprono il costo del lavoro, il costo della costruzione vera e propria che farà un'impresa ovviamente appaltatrice e poi anche i costi degli espropri, perché per ottenere le superfici necessarie per poter allungare la pista, si sono dovuti effettuare degli espropri, quindi acquisire dei terreni che erano dei privati che erano destinati, a dire il vero, già da venti anni a quest'opera, molto spesso si sono anche un po' liberati perché non potevano utilizzarli, nel P.R.G. di San Giovanni Teatino erano aree destinati aeroportuale, aree vincolate da un decreto di compatibilità urbanistico che ha destinato queste aree all'aeroporto, quindi una parte di questo finanziamento copre le spese per gli espropri perché le persone che vengono private del loro terreno, devono essere indennizzate, quindi questo importo copre le due attività: i lavori e gli espropri.

Le attività preliminari sono sicuramente quelle di progettazione complesse e costose, perché la progettazione parte dalla progettazione delle infrastrutture, della parte di pista, che banalmente può sembrare una lingua di asfalto ma richiede calcoli di

portanza, calcoli sui terreni di fondazione, quindi c'è anche un geologo che ha fatto la sua parte di studi, ci sono strutturisti che hanno studiato la portanza della pavimentazione, ci sono degli studi aeronautici che sono stati fatti su quali sono gli impatti sulle procedure di volo, ci sono studi sulla impiantistica perché non so se avete mai visto, la pista ha delle luci che hanno delle colorazioni e dei significati diversi per guidare gli aeromobili in decollo e all'atterraggio, studi impiantistici, studi sui sistemi di avvicinamento, cioè ci sono degli impianti radar che aiutano gli aerei che stanno atterrando, impianti di avvicinamento che vengono ammodernati, quindi la progettazione è molto complessa e riguarda tanti elementi e quindi è molto costosa. Quindi finora i costi sostenuti hanno coperto la progettazione e l'acquisto di alcune apparecchiature per l'indagine di carattere ambientale che erano necessarie preliminarmente all'avvio dei lavori, perché ovviamente il Ministero dell'ambiente ha voluto che l'opera fosse monitorata prima della sua realizzazione e poi questi impianti che abbiamo installato monitoreranno anche in futuro le emissioni in atmosfera anche quando l'aeroporto verrà ingrandito, servono a tutela della popolazione che vive nell'hinterland dell'aeroporto. La complessità di queste attività preparatorie è inclusa in questi costi.

2. E' vero che le imprese scelte sono quelle di Elice, Sulmona e Roma? La scelta di tali ditte è legata alla volontà di portare lavoro sul territorio?

In realtà la scelta delle ditte non può essere legata al territorio, anche se è una bella cosa a tutti farebbe piacere spendere i finanziamenti sul territorio, la normativa degli appalti pubblici richiede che le gare di appalto vengano affidate a offerte economicamente più vantaggiose, cioè le imprese che partecipano a una gara fanno un'offerta sia economica che tecnica si sono presentate diverse imprese quindi hanno offerto un ribasso percentuale, più basso e hanno fatto uno studio con relazione tecnica per spiegare quali migliorie potevano offrire. La combinazione delle due parti di offerta è stata studiata da una commissione di gara che ha determinato con dei punteggi tecnici ed economici, il vincitore della ditta. In questo caso è risultata vincitrice un'impresa denominata RT Raggruppamento temporaneo di imprese, composta da tre imprese che si sono unite al fine di partecipare alla gara, composte da un'impresa di Roma e due imprese abruzzesi: è una congiuntura che ci fa molto piacere ma per legge le gare sono aperte ad una pluralità di imprese che non possono essere limitate al territorio,

3. Ci può raccontare di quali fasi è composto il progetto?

Allora, il progetto ormai ne hanno parlato anche sui social, abbiamo visto che l'interesse è stato molto diffuso; ci sono 4 fasi di cantiere che abbiamo studiato: la prima fase è quella di acquisizione appunto delle aree esterne che abbiamo in parte fatto sotto il profilo amministrativo, l'esproprio è stato già come abbiamo già detto, la prima fase è di lavorazione della parte esterna, per chi conosce un po' qui l'aerea che si trova nella zona di Leroy Merlin, c'è tutta una zona verde, non so se avete mai sbirciato in quella zona, una prima fase riguardava la recinzione della nuova aerea, con

una recinzione specifica perché l'aeroporto, siccome è un'area demaniale, quando entrate un aeroporto diceva il Direttore, c'è l'area airside, vi mette in connessione con tutto il mondo, e quindi un'area demaniale che porta in contatto con il resto del mondo; ecco perché voi potete passare soltanto con un tesserino oppure con un biglietto aereo, perché potenzialmente voi quasi come se uscisse fuori dal confine dell'Abruzzo o della nazione, ecco perché la recinzione è particolare con una concertina sopra come aree militari perché non può essere varcata, una recinzione che ha delle caratteristiche specifiche di sicurezza.

Quindi prima viene realizzata questa recinzione importante non solo fisicamente ma anche concettualmente e poi dovremmo realizzare tutta una serie di lavori sulle infrastrutture che attualmente sono interrato e che non vediamo, perché e passano degli acquedotti, delle linee telefoniche che dovremo deviare per costruire la pista, quindi una prima fase preparatoria sull'area di nuova acquisizione; poi una volta che abbiamo fatto la recinzione possiamo togliere l'attuale recinzione che ci separa: quindi con la fase due entriamo nel vivo, perché quella nuova area diventerà sedime aeroportuale, diventa quindi airside e tra l'altro richiede che tutte le imprese che lavoreranno qui, abbiano delle specifiche autorizzazioni; non può entrare a lavorare in aeroporto un'impresa o operai che abbiano dei precedenti anche banalissimi sotto il profilo penale. Quindi nel momento in cui andiamo nella fase due, si toglie la recinzione e la nuova area farà parte del sedime. Le imprese sono tutte controllate, viene fatto un check ad ogni operaio. In questa fase si inizieranno le vere opere preparatorie alla realizzazione della pista, preparazione terreni, che vengono smossi, con particolari tecniche, non solo la pista deve avere la portanza ma anche le superfici verdi che voi vedete intorno alla pista hanno una particolare funzione: in caso di fuoriuscita dell'aereo dalla pista devono sostenere e frenare al tempo stesso; quindi questi terreni vengono preparati in maniera particolare. Consolideremo anche un attraversamento di un canale che è tombato, dovremo rinforzare la parte in calcestruzzo del canale che è già interrato e che attraversa il sedime, poi in una ulteriore successiva fase inizieremo a stendere quello che sarà l'infrastruttura della pista; la pista ha una fondazione come i fabbricati, la pista che è come una strada ha una fondazione molto consistente perché gli aeromobili hanno un peso elevatissimo, e tra parentesi quando atterrano scaricano un peso molto elevato perché ovviamente arrivano in velocità, e anche l'azione di frenata sollecita tanto la pavimentazione della pista. Quindi c'è un'importante lavorazione di realizzazione della fondazione e poi viene messo l'asfalto, che ha particolari caratteristiche per rispondere all'azione non solo di frenata degli aerei ma anche di drenaggio delle acque. La pista ha una particolare inclinazione, perché non si devono mai poter creare delle pozze d'acqua ovviamente sarebbero molto dannose per la circolazione degli aeromobili.

Questa realizzazione della pista viene fatta in due pezzetti: un primo tratto si innesta sulla vecchia pista già esistente e un altro tratto (mostra le immagini) a racchetta: vedete sostanzialmente l'attuale estensione della pista, tutto il sedime aeroportuale, piazzale di sosta, vie di rullaggio e vera e propria pista, la zona acquisita, il tratto rettilineo e segno giallo indica la manovra che effettua l'aereo per posizionarsi su questo punto che sarà uno start point, un punto per aumentare la corsa al decollo. La maggiore lunghezza di pista consentirà agli aeroplani di avere una maggior corsa al

decollo che serve per poter caricare più carburante, perché un aeroplano più è pesante più pista deve percorrere potersi staccare dal suolo, perché ovviamente fa più fatica; quindi la possibilità di caricare più carburante ci consente di fare tratte maggiori: voi pensate che se noi adesso dobbiamo arrivare ai confini dell'Europa l'aereo può atterrare per fare carburante, nel momento in cui deve attraversare l'Oceano, non può più fare carburante per un bel tratto, fa una grossa differenza il volo intercontinentale dal volo nazionale nel momento in cui dobbiamo sorpassare l'Oceano, la differenza il carburante che l'aereo può caricare per fare questo; non che prima non ci fossero, prima ad esempio c'era il volo per Toronto, ma poi veniva fatto carburante con scali tecnici, cioè l'aeroplano doveva fare scalo in un certo aeroporto più prossimo possibile all'Oceano e poi ripartire. In questo modo invece avremo la possibilità di fare voli intercontinentali senza lo scalo tecnico, e per noi è importantissimo.

4. Quali sono i punti di forza e i punti critici di questi lavori di allungamento della pista?

I punti di forza sicuramente l'espansione delle nostre mete commerciali e turistiche; i nei che sono le difficoltà che abbiamo dovuto incontrare nell'ambito del nostro progetto sono il fatto che purtroppo l'aeroporto è conurbato: purtroppo e per fortuna perché il nostro è un aeroporto piccolo in un'area urbanizzata e quindi facilmente accessibile, questo è tutto un elemento di vantaggio per noi, d'altra parte la vicinanza di tanti fabbricati costruiti nel tempo sull'onda dell'urbanizzazione, forse un po' troppo spinta del territorio, ci ha creato qualche problema sullo studio delle superfici di volo: idealmente l'aeroporto è contornato da tutte superfici inclinate che sono a protezione del volo, e queste superfici se sono forate idealmente, immaginate sono dei piani che hanno delle pendenze specifiche, lateralmente 1 a 7 e diciamo le direzioni di decollo e atterraggio sono 1 a 50, sono molto basse queste inclinazioni, se ci sono dei fabbricati alti che spuntano creano un ostacolo alla navigazione. Non so se avete mai notato che ci sono su alcuni fabbricati alti, su dei tralicci ci sono delle luci rosse, perché sono ostacoli alla navigazione e devono essere segnalati, altrimenti di notte giustamente potrebbe essere pericoloso. La presenza di questo territorio così urbanizzato e la presenza di ostacoli alti nella direzione dove noi ci dovevamo espandere ha creato qualche problema e lungaggine nella approvazione del progetto, però poi siamo riusciti a trovare la giusta direzione, il risultato è questa lingua di asfalto però dietro ci sono tanti studi aeronautici che hanno studiato la configurazione complessiva delle procedure di volo ottimale per quello che stiamo andando a realizzare.

5. La presenza di questo cantiere porterà dei disagi alla viabilità di Pescara e ai cittadini in generale?

Alla viabilità direi di no perché comunque ci saranno un certo numero di mezzi che opereranno ma saranno stabilmente qui, cioè l'impresa userà tanti mezzi, camion, ruspe, finitrici per fare l'asfalto che saranno stabilmente all'interno del cantiere, certo siccome è anche la zona dei centri commerciali in periodi di particolari picchi di flusso di shopping c'è qualche mezzo in più, però fa parte delle prescrizioni che ci sono state date anche dalla ministero dell'ambiente, devono essere attuate tutta una serie di precauzioni: nel corso dei lavori vengono utilizzati dei nebulizzatori, cannoncini che emanano delle particelle di acqua insatura e che abbattano le polveri, perché ovviamente quando si lavora si creano delle polveri, l'impresa dovrà mettere sul cantiere questi macchinari che nebulizzano acqua facendo abbattere le polveri, i camion quando escono bisogna far pulire le ruote, ovviamente ci sarà anche un facilitatore e se ci dovesse essere un particolare movimento di mezzi ci sarà qualcuno che controllerà la viabilità, la segnaletica che avvisa della presenza del cantiere, tutto questo fa parte dello studio effettuato.

6. I fondi già stanziati sono sufficienti per terminare quest'opera?

Sulla base del progetto che abbiamo fatto e delle stime diciamo che sono sufficienti e ci sarà sempre un piccolo accantonamento per imprevisti, nei quadri economici dei progetti si lascia sempre e poi l'opera è importante, se ci dovessero essere dei problemi sicuramente la regione riuscirà ad aiutarci, l'aeroporto è regionale e la regione sorveglia il buon esito. Qualora dovessero sorgere problemi se ci sono motivi seri possiamo spendere di più.

7. L'aumento dei costi dei materiali ha influito sull'andamento dei lavori?

L'aumento è previsto per legge e quindi sono stati previsti dei capitoli di spesa sempre all'interno del quadro economico per ripagare le imprese che hanno fatto l'offerta in un certo momento storico, quindi si chiamano prezzari regionali: sono delle pubblicazioni che fanno tutte le regioni con i prezzi di tutte le lavorazioni e di tutti i materiali nell'ambito edile e quant'altro, quindi i progetti vengono redatti sulla base di un prezzario e la legge soprattutto per gli aumenti che ci sono stati post covid, ha imposto che le stazioni appaltanti, ossia chi ha fatto un appalto, noi, poi rivaluti il costo dell'appalto sulla base del prezzario dell'anno corrente, se la regione Abruzzo emana un nuovo prezzario, con l'adeguamento dei costi, noi dobbiamo giustamente ristorare le imprese dei maggiori costi che sostengono.

Al termine dell'intervista abbiamo ringraziato ancora della disponibilità e della testimonianza che sicuramente ci sarà utile per sviluppare il nostro lavoro, e il Dott. Luca Bruni ci ha invitato a tornare di nuovo per poter monitorare l'andamento dei lavori.