Per chi si trova improvvisamente catapultato in un aeroporto internazionale è difficile accettare che i mezzi incontrati più frequentemente non siano gli aerei ma le ruspe: lavori in corso ovunque, uomini e mezzi con tanto di lampeggianti che sciamano nel sedime aeroportuale, intenti a scavare qualche buca.

Vado all'aeroporto De Gaulle di Parigi da venticinque anni: ebbene, non l'ho mai visto senza lavori in corso. Una volta costruiscono una pista, un'altra volta ampliano l'aerostazione, poi allungano le vie di rullaggio, scavano un tunnel per le automobili. Insomma, non trovano pace. L'unica cosa confortante è che li vedi lavorare alacramente.

Immancabilmente, questi lavori sono segnalati da appositi bollettini di allerta per i piloti, giusto per evitare che passando vicino ai lavori in corso uno si dimentichi e acceleri. Il rombo dei motori a getto non fa solo rumore, ma letteralmente spazza via qualsiasi cosa si trovi nelle immediate vicinanze dei motori.

Ora, per un aeroporto che freneticamente si rinnova, ce ne sono altri che invece paiono la riedizione aeronautica della Salerno-Reggio Calabria. Stiamo lavorando per voi, ma con calma; con molta calma.

All'aeroporto di Fiumicino, giorni fa, il pilota mi ha fatto notare una parte dell'aerostazione che si dovrebbe propagare fino nel piazzale dove sono parcheggiati gli aerei. I lavori vanno avanti da sei anni o forse più, e in effetti, la struttura c'è, ma non le persone dentro che dovrebbero lavorarci. Ogni tanto si vede una squadra che batte su dei paletti, saltuariamente si incontrano delle persone che hanno un casco in testa, ma a questo punto mi sono convinto che lo fanno per evitare danni dai getti dei motori degli aerei più che per il pericolo derivante dall'attività del cantiere.

Una cosa interessante su cui riflettevo questa mattina è che all'interno dell'aeroporto c'è un vero e proprio cementificio. Praticamente, dato che le quantità di bitume, di sabbia, di materiale necessario per asfaltare le piste è notevole, non conviene fare avanti e indietro con l'esterno dell'aeroporto. Ho pensato a quante volte un camion dovrebbe entrare ed uscire –con conseguenti problemi di security per l'accesso all'area aeroportuale– per poter asfaltare solo cento metri di pista.

E le piste hanno bisogno di manutenzione continua, anche perché questi bestioni da centinaia di tonnellate, quando atterrano devono trovare una pavimentazione sostanziosa, soprattutto quando atterro io.

L'effetto di diverse tonnellate che impattano l'asfalto ad una velocità intorno ai duecentocinquanta chilometri orari, con rateo di discesa verticale di cento metri al minuto non è proprio facile da attutire. La resistenza della pista dipende da molte cose, tra le quali anche il

materiale utilizzato. Ci sono piste, ad esempio quella di Tirana fino a qualche anno fa, che avevano la superficie grooved, cioè volutamente grezza, con dei cordoli perpendicolari alla direzione di atterraggio che servivano a fare smaltire l'energia cinetica all'aereo e ad arricchire il dentista del posto. Poi sono arrivati i tedeschi e hanno ricostruito la pista in modo invidiabile. Adesso è liscia come l'autostrada da Monaco a Francoforte.

È possibile che la pista si rovini, rendendo impossibile l'atterraggio? In effetti mi è successo una sola volta: a causa della pioggia si aprì una buca in pista sull'aeroporto di Venezia. Durante l'avvicinamento verso l'aeroporto Marco Polo, il controllore del traffico aereo ci ha comunicato che l'aeroporto non era agibile per via di una buca in pista. L'alternativa, in questi casi, è avere il carburante per andare in un altro aeroporto, in quel caso Treviso, per poter atterrare ed eventualmente organizzare un pullman per i passeggeri che devono raggiungere la loro destinazione.

Stranamente, quella volta nessun passeggero si è meravigliato. Io, sì.

(9 agosto 2015)