

Gli aeroporti italiani richiedono una particolare perizia da parte del pilota per atterrare in sicurezza. Infatti, a differenza di tanti altri aeroporti europei, la maggior parte degli aeroporti italiani ha una sola pista con la possibilità di effettuare atterraggi di precisione.

Una sola direttrice di atterraggio, tra le due o più disponibili, equipaggiata di [ILS](#) (*Instrumental Landing System*), vale a dire un sistema che da terra emette un segnale per guidare il pilota sia sul piano orizzontale (vai a destra o sinistra), sia sul piano verticale (sali o scendi, rispetto ad un sentiero di planata ideale).

Se passiamo in rassegna i nostri aeroporti, vediamo che, vuoi per caratteristiche fisiche del terreno circostante, vuoi per mancanza di investimenti, vuoi per guasti momentanei, si devono spesso condurre avvicinamenti [VOR](#), che guidano il pilota solo orizzontalmente e richiedono quindi visibilità più alte per essere portati a termine in sicurezza, o addirittura "a vista", che sono più laboriosi e necessitano di visibilità ancora più alte.

Non parlo del fatto che alcune radioassistenze, temporaneamente fuori servizio, abbiano tempi di riparazione geologici: questione di burocrazia, di scarico di responsabilità, di inefficienze del sistema a vario titolo. Vorrei piuttosto sollecitare una piccola riflessione prendendo come spunto una breve ricognizione da nord a sud della penisola.

Essa rivela che:

1. Torino: si atterra solo verso nord, mentre per sud occorre effettuare il cosiddetto circling, cioè una procedura in cui il pilota identifica la pista e atterra tenendo in vista gli ostacoli dell'area aeroportuale.
2. Malpensa: si atterra verso nord, mentre per sud vi è un solo avvicinamento ILS e il resto tramite VOR.
3. Linate: si atterra verso nord, mentre verso sud c'è una procedura VOR.
4. Bergamo: si atterra verso ovest, mentre verso est occorre effettuare un circling.
5. Verona: si atterra verso nord-est, mentre verso sud-ovest occorre effettuare un circling.
6. Brescia: si atterra verso nord-ovest, mentre per sud-est occorre effettuare il circling.
7. Treviso: si atterra verso est, mentre per atterraggio verso ovest si effettua il circling.
8. Venezia: atterraggio verso nord-est, mentre per sud-ovest c'è una procedura VOR.
9. Trieste: si atterra per est, circling per ovest.
10. Bologna: atterraggio per est, mentre per ovest c'è una procedura VOR.
11. Forlì: atterraggio per sud-est, circling per nord-ovest.
12. Genova: atterraggio per ovest, circling per est.
13. Pisa: atterraggio per nord-est, circling per sud-ovest.
14. Firenze: ILS per nord-est, circling per sud ovest.
15. Ancona: atterraggio per sud-ovest, circling per nord-est.

Gli aeroporti italiani

Scritto da Antonio Chialastri

16. Perugia: ILS per la direzione nord, mentre per sud solo circling.
17. Pescara: atterraggio per sud-ovest, circling per nord-est.
18. Fiumicino: unico aeroporto con tutte le piste servite da equipaggiamenti di precisione. In realtà, l'unica pista, verso est, è servita da una procedura VOR, ma personalmente posso testimoniare che in più di venti anni di volo non ho mai utilizzato questa pista per l'atterraggio, perché i venti prevalenti a Roma, quando spirano da est sono molto blandi.
19. Ciampino: atterraggio per sud-ovest mentre per nord-est c'è circling.
20. Napoli: atterraggio per sud-ovest, mentre per la pista orientata a nord-est il sistema è fuori uso da tempo.
21. Bari: atterraggio per est, VOR per ovest.
22. Brindisi: atterraggio per nord-ovest, VOR per sud-est.
23. Lamezia: atterraggio per ovest, procedura VOR per est.
24. Reggio Calabria: lasciamo perdere.
25. Catania: atterraggio per est, VOR per ovest.
26. Palermo: atterraggio per ovest e sud, mentre per est c'è una VOR e per nord il circling.

27. Trapani: atterraggio per sud-ovest, VOR per nord-est.
28. Alghero: atterraggio per sud ovest, mentre per sud est c'è il VOR.
29. Olbia: atterraggio per sud-ovest, mentre per nord est c'è il VOR.
30. Cagliari: atterraggio per nord ovest, mentre per sud est c'è il VOR.
31. Pantelleria: entrambe le piste, sia per est che per ovest, hanno procedure di non precisione.

Insomma, c'è un unico aeroporto, su 31 aeroporti principali che abbiamo analizzato (Napoli e Malpensa non rientrano di fatto a pieno titolo in questa categoria), attrezzato secondo standard europei. Il resto, richiede un carico di lavoro notevole.

Se poi si aggiunge che in alcuni aeroporti vi sono caratteristiche orografiche del terreno circostante (Genova, Reggio Calabria, Palermo, Catania, Napoli) che innescano fenomeni atmosferici potenzialmente pericolosi come il [windshear](#), si capisce che avere a disposizione un ausilio alla navigazione è quanto mai vitale per evitare situazioni in cui i margini di sicurezza vengono indebitamente erosi per problemi infra-strutturali.

(3 aprile 2011)