

UN AERODROMO A CORTINA

Aeroporto di Cortina? Si può fare, ma solo a certe condizioni, evitando gli errori tecnici e di gestione che nel passato lo hanno portato alla "chiusura" (in realtà non è mai stato realmente chiuso, esiste ancora sulle carte aeronautiche con la sigla LIDI). La nostra premessa è tutta nel titolo di questa inchiesta, un titolo anomalo perchè in Italia la formula "aerodromo" non esiste; l'abbiamo scelto perchè descrive bene

un tipo di gestione snella ed efficiente che all'estero consente massima operatività con burocrazia e costi di gestione molto contenuti su diverse tipologie di campi (spesso un aerodromo è nulla più che una striscia di erba con servizi essenziali, eppure efficientissimi). Il tutto per dire che un paio di progetti dei quali da tempo sentiamo parlare per riaprire un vero e proprio aeroporto a Cortina con le classiche società di gestio-

Una pista dalla storia difficile, incastonata in valle e chiusa fra i monti, ma dal fascino unico: da anni si parla di riaprire l'aeroporto di Cortina d'Ampezzo e il 2016 potrebbe essere l'anno della svolta. Seguiamo la vicenda da qualche anno, abbiamo analizzato la situazione attuale e raccolto i pareri di piloti, operatori e imprenditori aeronautici e turistici



ne, personale, linee regionali, nazionali e internazionali, hanno poche possibilità di riuscita. Difficile, in un posto simile, far quadrare i conti se si parte da un investimento iniziale elevato (si parla di 10/15 milioni di euro, senza contare i costi di esistenza e gestione) in un posto che per caratteristiche orografiche non potrà mai avere i numeri necessari per raggiungere un minimo di redditività, se inquadrato come aeroporto

“classico”; sarebbe un flop in partenza, ma il progetto potrebbe anche essere modulato in forme nuove con investimenti completamente privati. Esiste poi una seconda opzione che potrebbe realizzarsi con investimento iniziale contenuto e con costi di gestione assolutamente ragionevoli, ma prima di analizzarla vediamo come è nata e quali sono le caratteristiche di una delle piste più affascinanti d'Italia.

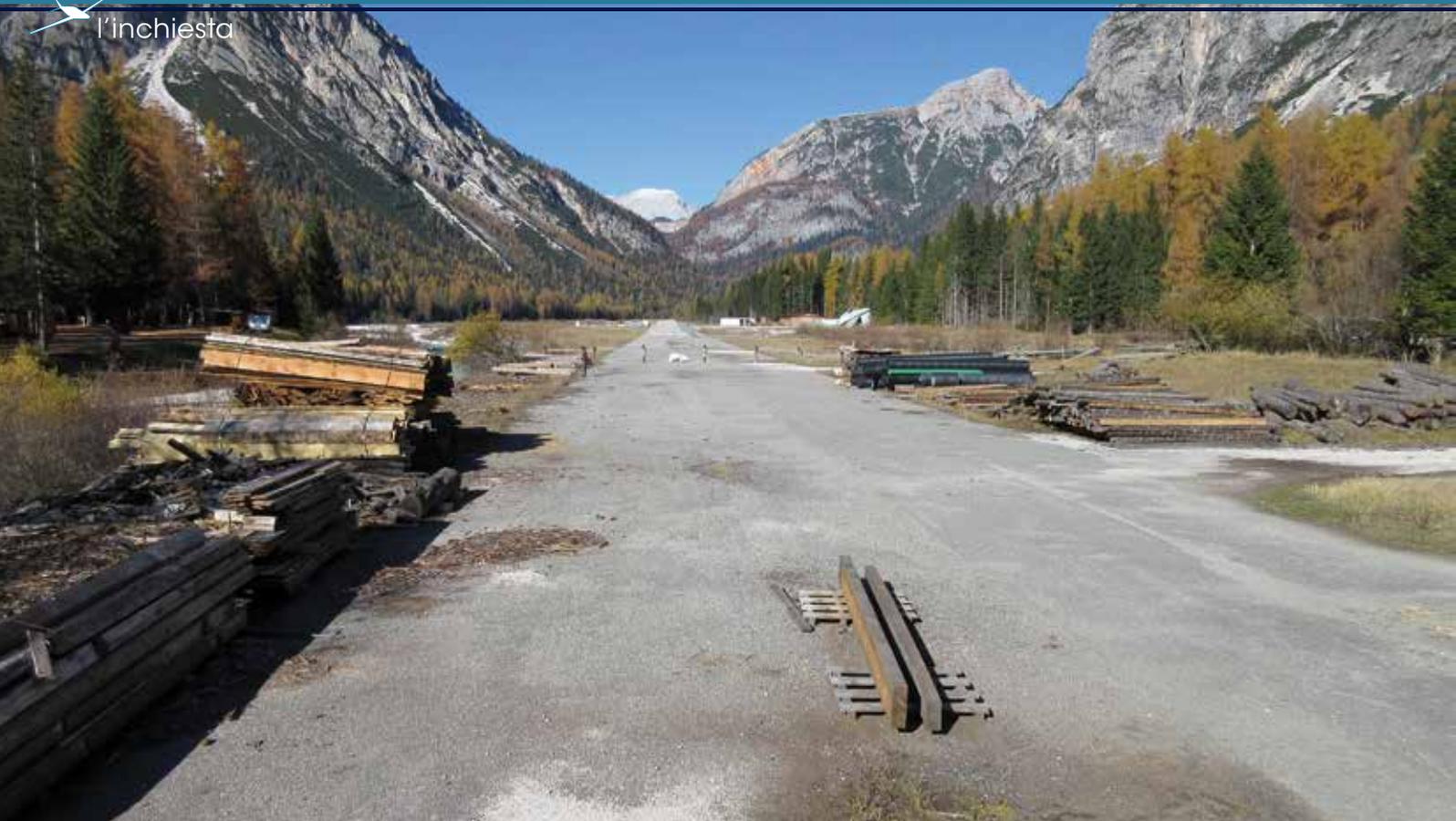


Nel 1965 l'entrata in Aeralpi di Cesare Acquarone porta capitali e nuovi aerei in flotta, in questa foto il Twin Otter I-CLAI che sarà perso nell'incidente del 1967 dovuto alla nebbia

Una storia grande e travagliata

Gran parte, se non la totalità, dei problemi dell'aeroporto derivano dalla sua posizione nella valle del torrente Boite, circa 4 km a nord di Cortina: la parte nord della pista è infatti chiusa dai monti, dal passo che porta a Dobbiaco e nel pieno sottovovento della Croda del Becco Seekofel (con venti da nord), e per di più in quella zona la valle è molto stretta e non consente di effettuare un circuito convenzionale. La parte sud è più aperta, ma presenta comunque ostacoli e, poco dopo, l'abitato di Cortina. Ma come mai si decise di costruire un aeroporto proprio in una zona così "chiusa" e impegnativa? Tutto inizia nell'agosto 1958 quando il vice sindaco di Cortina Cesare Rosà, valoroso pilota durante la Seconda Guerra Mondiale, atterra sui prati a fianco del torrente Boite proprio lungo la spianata di Fiames, più di un km di terreno pianeggiante e rettilineo, già utilizzato durante la Grande Guerra come campo di fortuna. L'aereo è un Fairchild 24 mo-

tomotore ad ala alta con buone caratteristiche di decollo e atterraggio corto e la manovra, condotta in una giornata meteorologicamente perfetta, riesce e anzi dimostra che le operazioni di volo sono possibili, anche se con alcune limitazioni. D'altronde nei paraggi non esiste nessuna altra zona che possa adattarsi e ospitare una pista lunga a sufficienza per portare passeggeri. L'entusiasmo di Rosà contagia Umberto Klinger, che ha appena creato l'aeroporto Marco Polo a Venezia per trasferirvi dal Lido le sue Officine Aero Navali: nonostante le difficoltà della zona, Klinger mette a disposizione dell'impresa i migliori uomini della SAM, Società Aerea Mediterranea, e propone per i voli su Cortina il Pilatus Porter, il celeberrimo STOL svizzero che, appena uscito sul mercato, sta rivoluzionando il volo in montagna e sui campi corti. La società Aeralpi è incaricata di realizzare la pista di 1200 m che viene inaugurata il 12 dicembre 1962 proprio con l'atterraggio di un Pilatus Porter, marche HB-FCF. L'a-



L'aeroporto oggi: la testata 36 (quella a sud) per circa 100 metri è ingombra di materiali di deposito

cui operano i bimotore P68 della Sorem ed è egli stesso un pilota, ma con pochissima esperienza: 230 ore di volo totali e solo 3 ore di volo sul Cessna U-206 Stationair I-CCAM con il quale decide di decollare per un volo promozionale, finalizzato proprio al rinnovo della concessione; per questo ospita a bordo cinque passeggeri, quattro dei quali componenti del Consiglio comunale di Cortina. La giornata è proibitiva, con raffiche forti e vento di caduta, l'aereo è a pieno carico e siamo a 1.200 m di elevazione. Nessuno avrebbe mai dovuto decollare in quelle condizioni, ma Lorenzi apre manetta e accelera lungo la pista. L'aereo stacca a fatica, tocca nuovamente a fondo pista e rimbalza in aria stallando. Precipita e si incendia, nessuno sopravvive e l'aeroporto di Cortina viene chiuso definitivamente in quanto "pericoloso".

La storia recente, le iniziative

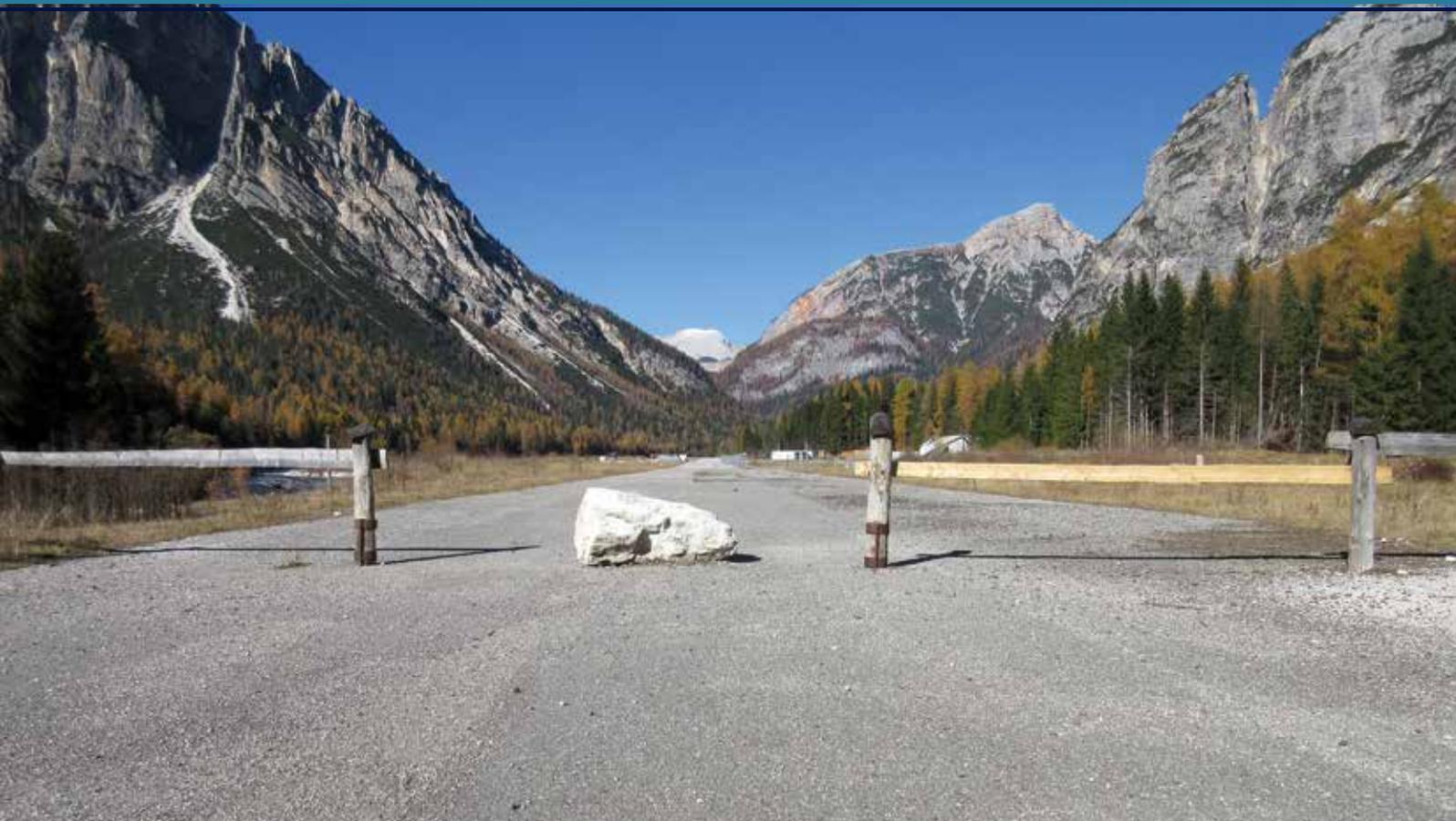
Solo alcuni anni più tardi l'inchiesta dimostrerà la totale responsabilità del pilota, ma ormai è stata scritta la parola "fine" e da quasi 40 anni la pista (almeno per gli aeroplani) è abbandonata, a parte qualche timido tentativo che ne ha comunque dimostrato la piena agibilità se le operazioni sono condotte nel rispetto delle regole base. Ci riferiamo alle iniziative di AIPM, l'Associazione Italiana dei Piloti di Montagna: nel 1991,

grazie al sostegno di alcuni piloti cortinesi, Massimo Mauriello, Valerio Gaspari e Domenico Chiesa riescono a organizzare un atterraggio a Fiames in occasione dell'Assemblea AIPM di Belluno; arrivano ben 20 aeroplani, tra i quali un Antonov 2, alcuni Cessna C172 e uno stormo di Piper PA18, partecipano anche piloti francesi e tedeschi. Nove anni più tardi, nel 2000, un nuovo atterraggio dimostra che rispettando poche regole, e conoscendo bene il particolare ambiente di volo, proprio non esistono problemi operativi e che i tempi sono maturi per organizzare un atterraggio invernale, con gli sci. Ci si riesce il 26 gennaio 2006, quando cinque Piper decollano e volano in formazione sulle Tofane per celebrare i 50 anni dalle Olimpiadi di Cortina del '56. Una eccezionale nevicata terrà poi gli equipaggi fermi a Fiames per due giorni, ma senza particolari problemi se non quello di togliere la neve dai velivoli.

E l'hangar crolla...

Nel frattempo a Fiames si opera solo con elicotteri e qui la storia diventa recente e complicata: i voli non hanno particolari problemi, ma neanche particolare successo, sino al 2010 quando la Esperia Aviation Services Spa, società cui partecipa anche Agusta Westland, prende in concessione l'area per gestire l'eliporto che prevede anche una piazzola notturna illuminata. Esperia ha chiesto al comune l'intera pista, ma la concessione, trentennale, è accordata limitatamente alla parte della vecchia aerostazione e dell'hangar con relativo piazzale. Tutto bene e sviluppo almeno dell'eliporto? Niente affatto: il 6 marzo 2014 una importante nevicata (cosa d'altronde abbastanza frequente, da quelle parti...) causa il crollo dell'hangar di Fiames per il sovraccarico della neve. Fortunatamente all'interno non vi sono elicotteri, solo una cisterna di kerosene che comunque non viene sversato, ma l'hangar è ormai un mucchio di rottami e deve essere demolito. Il comune impone la recinzione dell'intera area e la presentazione entro 30 giorni di un programma di demolizione, ma nulla accade per un anno e per questo motivo una delibe-

Creare una pista nella valle di un torrente, stretta e chiusa, fu una vera scommessa, e il fascino dell'aeroporto Cortina deriva anche dalla particolare posizione



ra comunale del marzo 2015 revoca la concessione a Esperia. Il crollo, secondo l'amministrazione comunale, è dovuto infatti alla negligenza di Esperia che era tenuta alla corretta gestione delle aree, incluso l'hangar del 1964 che in 50 anni ha sopportato qualsiasi nevicata, anche le più intense, semplicemente grazie all'opera di rimozione della neve. Esperia, di contro, si è rivolta al Tribunale per impugnare la delibera comunale di revoca della concessione e ha chiesto al Comune di Cortina un risarcimento di 3 milioni di euro. L'hangar ancora oggi (dicembre 2015) è tristemente accartocciato su se stesso, l'area è chiusa con una recinzione da cantiere che impegna la pista sino quasi alla mezzeria, segandola di fatto in due, i tempi che si prevedono per la risoluzione di questa controversia sono inevitabilmente lunghi.

Aeroporto o aviosuperficie?

Siamo stati più volte a Cortina per verificare la situazione dell'aeroporto, l'ultima visita è del mese scorso; abbiamo incontrato gruppi di interesse, appassionati che spingono per riaprire l'aeroporto, comitati civici e amministratori. Molte parole, ma nessuna iniziativa concreta, a parte qualche articolo ogni tanto sulla stampa locale. Recentemente, però, l'interesse si è riacceso grazie al comitato "Cortinairport" promosso da Fabrizio Carbonera, pilota e da anni assiduo frequentatore di Cortina. Nel comitato sono presenti numerosi imprenditori e sembra sia stato messo a punto un progetto per il rifacimento della pista allungata sino a 1600 m, con una serie di infrastrutture pensate per non incidere sul territorio (passaggi per gli sciatori ecc.); si parla anche di

A 100 metri dalla testata 36 troviamo una recinzione e un masso centrale che delimita la zona di parcheggio per i camper



1974: il Partenavia P68 I-VICT sul piazzale dell'aeroporto di Fiammes davanti allo storico hangar in lamiera, oggi crollato

Aeroporto o aviosuperficie? Entrambi i progetti hanno punti a favore e contro, ma che si debba riaprire la pista è ormai opinione comune di piloti e operatori economici

tecnologie innovative per l'assistenza all'avvicinamento in condizioni meteo particolari per garantire la piena operatività dell'aeroporto, ma il tutto è ovviamente subordinato a un parere dell'ENAC. Quello che va detto è che un vero e proprio "aeroporto", anche se con pista più lunga, non risolverebbe i problemi di posizionamento e di chiusura orografica della zona e le difficoltà operative con venti sostenuti, ma soprattutto richiederebbe investimenti, personale e costi di gestione che sarebbe impossibile recuperare anche con una attività di volo sostenuta; Cortinaairport ne è cosciente e ha previsto di superare questa difficoltà creando accanto alla zona "Airsid", che prevede circa 180 giorni/anno di attività di volo con massimo 5/6 aerei della classe Do328 e Dash8 al giorno, una zona "Landsid" attiva tutto l'anno con vere e proprie di presentazione delle eccellenze italiane, uffici per scuole sci e guide, e varie attività collegate. Il comitato, insomma, intende portare valore aggiunto sul territorio, il tutto con un investimento integralmente privato e con un impatto ambientale il più contenuto possibile. La seconda possibilità sarebbe quella di riaprire la pista come aviosuperficie abilitata al TPP - Trasporto Pubblico di

La recinzione da cantiere che si spinge sino quasi alla mezzeria della pista di fronte al piazzale principale

Passeggeri, e in questo caso l'intera operazione si potrebbe realizzare a costi contenuti in quanto l'attuale stato della pista è più che discreto e basterebbe un riadattamento del manto senza la necessità di un rifacimento totale, come potete vedere dalle foto che abbiamo scattato lo scorso mese. Ovviamente anche in questo caso ci sono adempimenti (recinzione, servizio antincendio ecc) e investimenti da fare, ma un'aviosuperficie può essere gestita in maniera snella e in tempi rapidissimi, supportata da un traffico privato di velivoli leggeri e medi che ipotizziamo da subito molto nutrito, sia dall'Italia che dalla vicina Austria, dalla Germania ecc. Per il TPP rimane comunque la necessità in Italia di utilizzare velivoli bimotore (in Francia il TBM 900 monomotore è stato autorizzato per via della grande affidabilità del suo turboalbero P&W) in questo caso con una capienza massima di passeggeri ridotta, ma comunque interessante. A favore della riattivazione della pista, qualunque sia la modalità scelta, si è espresso anche il governatore del Veneto Luca Zaia, che ha evidenziato come Fiames sia l'anello mancante a un network veneto di aeroporti turistici, anche in montagna, che può solo portare benefici. E proprio al momento di andare in stampa ci è arrivata la notizia che entro fine anno ci sarà un incontro pubblico a Cortina per fare il punto della situazione, in vista di un 2016 che potrebbe essere l'anno della definitiva riapertura.

Lo stato attuale

Nonostante il lungo abbandono e l'ambiente non certo "semplice" la pista di Cortina è ancora oggi in buono stato, a testimonianza di un lavoro inizialmente ben fatto: non abbiamo rilevato importanti variazioni di livello della superficie, solo qualche piccolo avvallamento e qualche crepa superficiale. In linea di massima con una buona pulizia e con una minima riparazione del manto in punti limitati la pista sarebbe già agibile anche per velivoli di un certo impegno



VOLARE A CORTINA: ISTRUZIONI PER L'USO

Carlo Grisogoni

L'aeroporto di Cortina d'Ampezzo, per ragioni di sicurezza, necessita di un pilotaggio corretto da professionisti e di regole non derogabili. La particolare orografia, l'elevazione, la situazione micrometeorologica locale, impongono procedure obbligatorie che devono essere ben comprese e rispettate, oggi come molti anni fa. Ho volato a Cortina come professionista negli anni '70 trasportando passeggeri sulla tratta Venezia – Treviso – Cortina, e sulla più lunga Milano – Cortina, con il Partenavia P68, un buon aereo, ma non proprio l'ideale per volare in montagna visti i due motori aspirati e le prestazioni appena sufficienti al servizio e nulla più. La pista all'epoca (1975) era lunga 1200 m dei quali 900 utilizzabili, e le procedure prevedevano di decollare sempre verso sud (anche con un po' di vento in coda) e atterrare sempre verso nord. Solo in caso di venti da sud molto sostenuti, che avrebbero reso problematici avvicinamento e atterraggio con vento in coda, era possibile avvicinare da nord, con ratei molto alti e con difficoltà notevoli, prima fra tutte l'impossibilità di effettuare un circuito classico visto che nella stretta valle non era possibile neanche una virata base; l'avvicinamento era quindi diretto da nord e, una volta in valle con l'aeroporto in vista, bisognava smaltire i circa 400 metri tra il passo e il fondo valle, con un angolo di rampa decisamente accentuato. In compenso in caso di necessità la riattaccata non poneva problemi aprendosi la vallata su Cortina. Diverso era atterrare da sud: in condizioni calme nessun problema, ma con venti di nord, specie se sostenuti, la valle del Boite era molto impegnativa, con venti di caduta e turbolenze sensibili; in questo caso riattaccare poteva essere possibile solo all'altezza di Cortina, in modo da avere la possibilità di virare, poi dopo il punto di non ritorno non c'era nulla da fare e bisognava mettere a terra l'aereo, anche se la situazione non era ottimale. Alla fine se le condizioni erano poco meno che buone si

preferiva, in nome della sicurezza, annullare il volo; in condizioni normali decollavamo con 5 persone al massimo a bordo, invece di 6, e con il carburante necessario per la tratta e la riserva, mai con il pieno; per capire di cosa parliamo, quando si vedeva dopo il decollo un rateo a salire di 500 ft/min voleva dire che andava tutto bene, considerando che l'aeroporto è a una altitudine di circa 4000 ft. Ricordo alcune operazioni in inverno, con la pista spalata dagli spazzaneve: larga 22 m, con muri di neve ai lati alti più di un metro, si decollava con 5 metri per parte liberi dalla tip alare (il P68 aveva 12 metri di apertura), ma rispettando le procedure non ho mai avuto problemi. Oggi esistono aerei con eccellente rapporto peso potenza, caratteristiche di decollo e atterraggio corti, motori turbocompressi o turboelica in grado di assicurare ottime prestazioni anche in quota, e le condizioni della pista (che ho visto di recente) sono più che buone: riaprire l'aeroporto, anche solo come aviosuperficie, potrebbe essere un grande valore aggiunto per l'economia della zona. Resta bene inteso che un aeroporto così particolare dovrà essere gestito e controllato da esperti con regole certe e sicure. Nel 1976 vi fu un incidente che causò la morte di 6 persone, 4 erano consiglieri comunali. Una curiosità: parlai e volai più volte con Lorenzi (il pilota dell'incidente) che, pur essendo un "montanaro", aveva poca esperienza di volo e sottovalutava le difficili condizioni che si possono incontrare volando in montagna; cercai di metterlo in guardia, ma fu inutile; quando avvenne l'incidente che poi portò alla chiusura dell'aeroporto, fu fatto tutto ciò che non doveva essere mai fatto: aereo fuori peso, decollo verso Nord con forte vento, pilota con poca esperienza, condizioni proibitive e decisione di continuare il decollo oltre il punto di non ritorno. L'aeroporto fu chiuso, bollato definitivamente come "pericoloso", ma in quel caso la bella pista di Fiammes proprio non aveva colpe.



Il sorvolo di Cortina in avvicinamento a Fiammes: a meno di venti molto forti l'atterraggio avveniva sempre verso nord



Lo storico hangar del 1964 è crollato nel marzo 2014 per un sovraccarico di neve non rimosso. Da allora è rimasto in queste condizioni

I circa 650 metri di pista completamente libera (foto di apertura di questo servizio) sono a volte utilizzati da velivoli leggeri senza alcun particolare problema

se ci fosse la volontà e se, soprattutto, si risolvesse la questione Esperia/Comune. Sul piazzale di accesso principale troviamo a destra un prefabbricato, a sinistra la zona recintata. L'hangar crollato, come vedete dalle foto, è rimasto nelle stesse condizioni da oltre un anno e mezzo; l'intera zona, che include la piazzola elicotteri con l'illuminazione, è stata chiusa con una recinzione da cantiere che si spinge di fronte ai piazzali sino quasi alla mezzera della pista, per cui la lunghezza al momento utile è di circa 650 metri con testata libera 18 (quella a nord). Sappiamo che nelle belle giornate di aria limpida e calma qualche velivolo VDS ogni tanto atterra senza alcun problema. La testata 36, quella sud, è ingombra di materiali in deposito per i primi 100 metri, poi la pista è interrotta da un masso centrale e da una recinzione in legno (l'area è utilizzata anche come parcheggio per i camper). Di fronte all'hangar crollato, sul lato opposto della pista verso il torrente, lo spiazzo recintato "Base Cortina" dal quale operano gli elicotteri di Air Service Center che effettuano trasporto passeggeri e lavoro aereo. Dal piazzale principale di ingresso verso la testata 18, i circa 600 metri di pista disponibili e le relative fasce laterali di

rispetto sono in buone condizioni, completamente liberi da ostacoli e con manto che necessita solo di qualche minima riparazione. Qualsiasi iniziativa, dunque, è possibile solo rimuovendo le recinzioni attuali o, al limite, arretrandole a ridosso dell'hangar crollato in modo da liberare la pista, il piazzale e la fascia laterale.

L'opinione

L'Aviosuperficie turistica: poca spesa, molta resa

di Stefano Sartini

Per una località turistica di piccole o medie dimensioni, l'aviosuperficie ha tutti i vantaggi di un aeroporto senza averne i costi e la complessità di gestione. "Per aviosuperficie si intende un'area idonea alla partenza e all'approdo di aeromobili, che non appartenga al demanio aeronautico", questa la definizione che si trova nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 01 febbraio 2006. Dunque si tratta di una struttura privata che deve essere obbligatoriamente autorizzata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), in seguito ad adeguate ispezioni che dimostrino la rispondenza ai parametri che ne garantiscano l'idoneità. Quindi sulla sicurezza non si discute: esattamente come per un aeroporto, ENAC certificherà cosa e come potrà operare da quella specifica aviosuperficie, e in caso di parere negativo (mancata autorizzazione) semplicemente l'aviosuperficie non potrà esistere. Quasi sempre un'aviosuperficie contiene anche l'elisuperficie, rendendo la struttura nel suo complesso molto importante in fatto di pubblica utilità: trasporto, elisoccorso, attività di protezione civile, lavoro aereo, aviotrasporto di ammalati, antincendio con elicotteri e aerei, sorveglianza, tutte





attività fondamentali soprattutto in zone di montagna o comunque difficilmente raggiungibili.

Il TPP e la gestione

Fondamentale per una zona turistica, la possibilità di operare il trasporto pubblico di passeggeri (TPP) mediante aeromobili ed elicotteri. In questo caso l'aviosuperficie deve possedere dei requisiti aggiuntivi, sostanzialmente un apparato di comunicazione terra/bordo/terra (niente a che vedere con la torre di controllo aeroportuale), servizio antincendio adeguato, recinzione completa dell'area e un servizio di soccorso fruibile in modo tempestivo (in pratica, un Pronto Soccorso nelle vicinanze). I servizi di informazioni radio e antincendio sono svolti da addetti opportunamente preparati mediante appositi corsi. Sono sufficienti due persone per servizio (oltre l'apposito mezzo antincendio equipaggiato del necessario) che coprano le ore di apertura al trasporto pubblico dell'aviosuperficie. Soddisfatti questi requisiti, ENAC produce un'ulteriore autorizzazione che permette il trasporto pubblico, non di linea, di passeggeri con velivoli di massa massima al decollo non superiore a 5700 chili e numero di posti passeggeri non superiore a nove. E la gestione? Anche in questo le cose sono estremamente semplici: la gestione di un'aviosuperficie può essere appannaggio sia di persona fisica che giuridica e deve essere subordinata al consenso scritto del proprietario dell'area. Niente a che vedere con le complesse società di gestione aeroportuali, spesso costosissimi carrozoni pubblico-privati. Nella maggior parte dei casi si tratta del locale Aeroclub o di una piccola società appositamente costituita fra portatori di interesse (immaginiamo, ad esempio, la partecipazione e il sostegno dalle economie locali legate al turismo). Fondamentale è la figura del "gestore" prevista dalla normativa, la persona che deve garantire la funzionalità della struttura e la rispondenza delle caratteristiche

certificate da ENAC. In questo modo la gestione dell'aviosuperficie è resa possibile da un piccolo gruppo di persone: il gestore (si occupa dell'ufficio principale e della gestione delle pompe carburante), due addetti al servizio radio, due addetti al servizio antincendio (che si occupano anche delle ispezioni e del corretto mantenimento di pista, piazzali e aree verdi). Assicurato questo, tutta le responsabilità delle operazioni di volo che si svolgono sull'aviosuperficie sono unicamente dei piloti che vi operano, sollevando in questo il gestore e il proprietario dell'area e delle infrastrutture. Una gestione molto snella e poco costosa, quindi, della quale si occupa un piccolo gruppo di persone qualificate e coordinate dal gestore che, vista la località, è bene abbia esperienza del volo in ambiente montano.

Aviosuperficie ed economia locale

Infine la domanda fondamentale: cui prodest? Sicuramente all'economia locale. Una struttura di questo tipo, localizzata in un'area turistica universalmente nota come Cortina d'Ampezzo, oltre che di pubblica utilità è ovviamente indirizzata al turismo di fascia medio-alta e all'avioturismo. Nel primo caso un'attività di aerotaxi potrà essere facilmente organizzata in collaborazione con i tour operator e le associazioni di albergatori per collegare direttamente i principali aeroporti italiani (ma anche Monaco, Vienna o Ginevra, per esempio) al comprensorio turistico. Il secondo è un turismo ancora meno conosciuto, ma altrettanto importante: si tratta di coloro che, a livello europeo, usano il proprio aereo anche per turismo, muovendosi per lo più con piccoli velivoli monomotore biposto o quadriposto di nuova generazione e per niente rumorosi. A titolo di esempio, possiamo citare il caso di un'aviosuperficie al centro della Toscana che, mediamente, è raggiunta da 500 velivoli l'anno con circa mille persone che frequentano la zona almeno per un fine settimana. Figuriamoci se questo fosse possibile a Cortina...

Sulla parte opposta della pista l'aera "Base Cortina" dalla quale operano gli elicotteri di Air Service Center