

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. CXVII
n. 1

RELAZIONE

SULLO STATO DEGLI AEROPORTI MINORI ITALIANI E PROPOSTE DI FINALIZZAZIONE E DI INTEGRAZIONE CON GLI AEROPORTI MAGGIORI NONCHÈ DI SALVAGUARDIA DEI LIVELLI OCCUPAZIONALI

(articolo 1, comma 6-bis, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351)

**Presentata dal Ministro dei trasporti e della navigazione
(BURLANDO)**

Trasmessa alla Presidenza il 9 maggio 1997

PAGINA BIANCA

INDICE

- Relazione

1) Decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251	Pag. 5
2) Gli aeroporti minori italiani	» 7
3) Lo Stato degli aeroporti minori italiani	» 15
4) Le attività di Aviazione Generale	» 19
5) Criteri di piano	» 21
6) Finalizzazione e integrazione degli aeroporti minori ..	» 25
7) Livelli occupazionali	» 29
- Schede aeroportuali	» 31

PAGINA BIANCA

- 1) D.L. 28 giugno 1995 n.251 e L. 3 agosto 1995 n.351.

Il decreto legge 28.06.1995 n.251, coordinato con la legge di conversione 03.08.1995 n.351, all'art.1 comma 6 bis dà mandato al Ministro dei Trasporti e della Navigazione di presentare al Parlamento, entro sei mesi dalla entrata in vigore della citata legge di conversione, una relazione sullo stato degli aeroporti minori, corredata di proposte di finalizzazione e di integrazione con gli aeroporti maggiori, nonché di salvaguardia dei livelli occupazionali.

Il presente elaborato costituisce adempimento della precitata disposizione legislativa.

PAGINA BIANCA

2) Gli aeroporti minori italiani.

La locuzione "aeroporti minori", riportata nel testo di cui all'art.1 comma 6 bis, è una terminologia generica, correntemente usata, ma non trovante peraltro, in Italia, rispondenza in alcuna prestabilita parametrizzazione ufficiale. In tal senso l'attribuzione di "minor" a un dato scalo aereo, anche se derivante da una considerazione globale degli indici rappresentativi delle capacità dello scalo e delle attività che vi si svolgono, è e rimane espressione d'una valutazione soggettiva ossia non collegata a riferimenti normativi oggettivi. In altri termini, non si evince da alcuna delle vigenti disposizioni in materia aeroportuale alcuna indicazione classificativa del concetto di "aeroporti minori".

Nondimeno, dovendosi conferire al termine "aeroporto minore" un contenuto significativo, atto a poter far delineare il panorama degli aeroporti minori italiani quanto più obiettivamente possibile, torna utile rifarsi ai documenti ufficiali esistenti, quali il Piano Generale dei Trasporti (PGT) e gli studi preparatori del Piano Generale degli Aeroporti (PGA), e dedurre da essi consolidati elementi di classificazione aeroportuale, cui potersi per estrapolazione riferire.

Come noto, il P.G.T. approvato con D.P.C.M. 10 aprile 1986 ha classificato ufficialmente gli aeroporti italiani in cinque categorie a seconda del tipo di traffico in essi operante, senza peraltro precisare i relativi valori di soglia, ossia in corrispondenza a quale entità di traffico viene a modificarsi la categoria.

Le categorie aeroportuali stabilite nel P.G.T. sono così identificate:

- categoria intercontinentale: costituita dagli aeroporti di Roma e Milano cui affluisce il traffico "a lungo raggio";
- categoria internazionale: costituita dagli aeroporti ove si svolge rilevante traffico internazionale di linea e/o charter a medio e breve raggio;
- categoria nazionale: costituita da aeroporti interessati da un consistente traffico domestico eventualmente con limitata attività charter internazionale in periodi stagionali o con servizi transfrontalieri;
- categoria regionale : costituita da aeroporti interessati da modeste quantità di traffico trasportato con aeromobili di dimensioni contenute, su rotte a bassa frequentazione per servizi aerei domestici e transfrontalieri;
- categoria locale : costituita da aeroporti aperti al traffico dell'aviazione generale e aerotaxi.

Il rapporto sulla formazione del Piano Generale degli Aeroporti del luglio 1986, con l'introduzione di definiti valori della soglia di traffico per ogni categoria aeroportuale (ad eccezione di quella locale) di seguito riportati,

categoria aeroportuale**traffico commerciale**

(n. pax/anno)

- | | | |
|---------------------|-------------------------------------|-----------|
| - intercontinentale | intercontinentale | > 100.000 |
| - internazionale | internazionale | > 100.000 |
| - nazionale | { nazionale | > 100.000 |
| | { internazionale | < 100.000 |
| - regionale | nazionale | < 100.000 |
| - locale | attività prevalente non commerciale | |

ha conferito alla classificazione degli aeroporti italiani, stabilita dal P.G.T. in base al tipo di traffico, un necessario completamento, quello appunto dei volumi di traffico da considerare per ogni categoria.

Il valore di soglia tra le categorie regionale e locale, non definito nei richiamati documenti, può essere assunto pari a n.1000 pax/anno di traffico commerciale.

Vista la classificazione aeroportuale vigente ufficiale, si stabilisce, quale criterio selettivo, che possono essere considerati aeroporti minori quelli ricadenti nelle categorie aeroportuali "regionali" e "locali" cioè tutti quelli che possiedono uno almeno dei seguenti requisiti:

- volume di traffico commerciale attestato al di sotto dei 100.000 pax/anno;
- prevalente attività non commerciale.

Sulla base di tale assunto, il sistema nazionale degli aeroporti minori risulta essere, sulla base dei dati di traffico consolidati al 1994, così costituiti:

<u>REGIONE</u>	<u>AEROPORTI MINORI</u>
VALLE D'AOSTA	Aosta
PIEMONTE	Alessandria Biella Casale M. Cuneo Novi Ligure Torino-Aeritalia Vercelli
LIGURIA	Albenga Luni-Sarzana
LOMBARDIA	Alzate Brianza Brescia Montichiari Bresso Calcinate del Pesce Como (idroscalo) Cremona Mantova Val Brembo Varese Vergiate Voghera

TRENTINO ALTO-ADIGE**Bolzano****Trento****FRIULI - VENEZIA GIULIA****Gorizia****Udine****VENETO****Asiago****Belluno****Cà Negra****Legnago****Padova****Thiene****Treviso****Venezia Lido****Verona Boscomantico****Vicenza****EMILIA - ROMAGNA****Carpi****Ferrara****Ferrara-Aguscello****Forlì****Lugo di Romagna****Modena****Parma****Pavullo****Ravenna****Reggio Emilia****TOSCANA****Arezzo****Grosseto****Lucca**

TOSCANA (segue)**Marina di Campo****Massa Cinquale****Pontedera****Siena****MARCHE****Fano****UMBRIA****Foligno****Perugia****LAZIO****Aquino****Guidonia****Latina****Rieti****Roma - Urbe****Viterbo****ABRUZZO****L'Aquila****Pescara****CAMPANIA****Capua****Salerno****PUGLIA****Foggia****Lecce****Taranto****CALABRIA****Crotone**

SICILIA**Lampedusa****Palermo B. di Falco****Pantelleria****Trapani****SARDEGNA****Oristano****Tortoli**

Complessivamente la rete aeroportuale minore italiana risulta costituita da n.75 scali in larga misura dislocati nel centro-nord del Paese. Gli aeroporti presi in considerazione sono civili demaniali, militari aperti al traffico civile e privati.

Gli aeroporti di Aquino, Latina, Mantova e Lecce sono, alla data odierna, chiusi al traffico. L'aeroporto di Vizzola Ticino non è stato incluso nell'elenco in quanto inglobato nel sedime aeroportuale di Milano Malpensa.

PAGINA BIANCA

3) Stato degli aeroporti minori italiani

Gli aeroporti minori sono in generale emanazione diretta delle città cui fanno capo, nel senso che costituiscono una delle varie attrezzature delle città stesse al pari di uno stadio, dell'università, etc. Tutto ciò sta a significare che tali aeroporti costituiscono una struttura strettamente collegata alla comunità che ne origina l'attività.

In molti casi è stata la presenza, nel contesto cittadino, di certe infrastrutture aeroportuali originariamente militari che ha determinato il nascere delle comunità aeronautiche civili che successivamente hanno usato e gestito tali infrastrutture.

Il raggio di azione di tali aeroporti non ha, se non in pochi casi particolari, una sostanziale relazione con il territorio e corrisponde nella generalità dei casi al raggio d'influenza che la stessa città cui fa capo ha sul territorio circostante.

Ad eccezione di alcuni, quali quelli di Cuneo, Forlì, Parma, Pescara, Perugia, Taranto, Lampedusa e Pantelleria, gli scali aerei minori risultano sotto il profilo della consistenza infrastrutturale ed impiantistica in genere assai scarsamente dotati.

Quando, infatti, non si è in presenza di un semplice classico campo d'aviazione, ossia di una striscia erbosa con manica a vento, ed è questo il caso dei più, lo scalo aereo minore è caratterizzato da una pista pavimentata e qualche vecchio hangar, talora mantenuto, talora in stato di dissesto; sistematica è l'assenza di qualsiasi radioassistenza e di impianti in genere.

La Direzione Generale Aviazione Civile, organo di Stato preposto all'Aviazione Civile, non ha potuto nel tempo e tuttora non può, per ristrettezze di bilancio, operare con efficacia su tali scali (quelli demaniali) sia per quanto attiene la loro

conservazione e adeguamento sia per quanto riguarda la loro gestione, intesa come presenza attiva e vigile dello Stato.

I lavori eseguiti sugli aeroporti minori sono stati sempre di cospicua esiguità, intesi ad eliminare soltanto situazioni contingenti di emergenza; essi non hanno mai risposto ad una prestabilita logica di piano.

Pari situazione si trova nel campo operativo-funzionale di tali scali, nei quali - la maggior parte dei casi - è assente qualsiasi forma costante di regolazione statale o è tutt'al più assicurata in termini di precarietà.

Se negli scali aeroportuali maggiori, ossia in quelli che il Piano Generale dei Trasporti definisce di categoria intercontinentale, internazionale e nazionale, il naturale aumento dei traffici in uno con le politiche di sviluppo e di investimento attuate dallo Stato, dagli Enti Gestori e dagli Enti locali hanno nel tempo prodotto (negli scali stessi) significativi gradienti di crescita, con l'assunzione di definiti ruoli funzionali, via via consolidatisi ed in via di sicura affermazione, negli aeroporti cosiddetti minori, invece, si rilevano, eccetto taluni casi ben individuati, situazioni gestionali con assai ristretti ambiti operativi, sempre gli stessi da vari decenni.

L'aeroporto minore "tipo" è quasi sempre interessato in larga misura da traffico locale, da quello cioè che si origina e si conclude poi sullo scalo stesso, e in ridotta o nulla misura da traffico proveniente o concludentesi da o su altri aeroporti.

L'attività che si svolge su tali scali è localmente promossa e sostenuta da manipoli di appassionati del volo, che fanno capo agli Aeroclub, e da poche Società di lavoro aereo e di aerotaxi.

Pochi aeroporti minori, favoriti sia dalla ubicazione in discreti bacini di traffico, non diversamente ben serviti sotto il profilo dei collegamenti di trasporto, sia dagli investimenti posti in atto hanno superato gli iniziali ristretti ambiti funzionali ed hanno

acquisito anche una connotazione commerciale che seppur non imponenti è di certo apprezzabile. E' questo il caso degli aeroporti di Parma, Perugia, Pescara, Trapani, Treviso Lampedusa e Pantelleria, ai quali, sia pur per motivi diversi, fanno capo quote di traffico commerciale, il cui peso economico è di gran lunga superiore a quello delle residuali attività aeree minori ivi presenti.

In altri aeroporti minori l'impegno, a vario titolo, profuso sia nel potenziamento delle strutture sia nella promozione delle attività non ha sortito in pieno gli effetti sperati e l'obiettivo di ritagliarsi apprezzabili quote di traffico commerciale non è stato centrato.

E' il caso degli aeroporti di Cuneo, Taranto, Forlì e Padova.

Dall'esame generale del sistema aeroportuale minore emerge, quindi, un quadro tipologico differenziato, articolato in tre gruppi.

Il gruppo, di gran lunga il più consistente sotto il profilo numerico, è quello costituito da scali aeroportuali veramente minimi, sia per quanto attiene l'aspetto dotazionale di infrastrutture e di impianti, sia per quanto riguarda la qualità e la quantità delle attività aeree che vi si svolgono.

Nel secondo gruppo sono presenti quegli scali con buone dotazioni di impianti e di struttura, nei quali tuttavia il decollo di congruenti attività aeree stenta a realizzarsi in misura soddisfacente.

Nel terzo gruppo, infine, possono essere raggruppati quegli scali aerei minori, anch'essi con buone dotazioni strutturali, nei quali le attività di trasporto aereo si sono attestate su buoni livelli e mostrano, in taluni casi, un apprezzabile dinamismo di crescita.

PAGINA BIANCA

4) Le attività di Aviazione Generale

Non sarà mai sufficientemente evidenziato che le finalità di aviazione civile non sono confinate soltanto ed unicamente al trasporto aereo commerciale, regolare o charter, di passeggeri e/o merci.

Accanto a questa, infatti deve essere tenuta presente tutta quell'attività aerea civile che precede la denominazione omnicomprensiva di "Aviazione Generale", con la quale è agevole indicare ogni restante tipo di operazioni anche se non condotta ai fini esclusivamente commerciali di trasporto aereo. Peraltro l'accezione "Aviazione Generale" pur avendo significato tecnico universalmente accettato, non risponde ad alcuna identificazione giuridica elaborata nel nostro ordinamento.

Un jet executive che trasporta dirigenti di azienda, un bimotore Cessna 421 che controlla gli impianti luminosi di un aeroporto, il traino aereo d'uno striscione pubblicitario, un volo per lavoro agricolo o fotografico, un volo di trasferimento turistico, un volo d'aerotaxi sono tutti voli di aviazione generale.

Le ore volate e le operazioni di aviazione generale superano di gran lunga quelle corrispondenti dell'aviazione commerciale, anche se quest'ultima, per fatti organizzativi e per dimensioni economiche, appare di gran lunga più significativa.

Sono proprio le attività di aviazione generale quelle che in misura preponderante animano la vita degli aeroporti minori italiani.

PAGINA BIANCA

5) Criteri di piano.

Non sfugge ad alcuno che per delineare proposte di finalizzazione e di integrazione degli scali aerei minori con quelli principali, con il concorso di quanti in essi attivamente presenti, sia necessario, in primo luogo, individuare consoni criteri ai quali attenersi nella definizione delle proposte stesse.

In tal senso, per la stesura del piano, va quindi preliminarmente stabilita la formulazione di regole di riferimento, che devono ottenere i principi su cui si deve basare il piano e gli obiettivi che si intendono conseguire.

Riguardo ai principi da porre a base del piano pare non potersi derogare dalle categorie di razionalità e di ottimizzazione nel senso che:

- le scelte da operare devono essere improntate a razionalità ossia discendere da analisi rigorose strettamente collegate alle realtà aeroportuali ed alle naturali vocazioni di utilizzo degli scali;
- le risorse disponibili devono essere utilizzate in impieghi ottimali sulla base di programmi adeguatamente motivati.

Gli obiettivi del piano, naturalmente collegati ai più generali fini di politica dei trasporti e di politica economica, sono quelli di prefigurare per il sistema aeroportuale minore, a livello quanto meno indicativo, un assetto funzionale rispondente alle esigenze emerse o emergenti della domanda, con l'applicazione d'una strategia fondata sulla scelta, tra le opzioni possibili, di quelle di maggior pubblico interesse:

Dalla disanima dello stato degli aeroporti minori, inteso nella più vasta accezione, deve evincersi quale dato di primaria importanza, che la indicazione di obiettivi funzionali trova

giusto fondamento e spunto dalla considerazione realistica delle condizioni in atto e di quelle che ragionevolmente per estrapolazione possono ipotizzarsi. E', infatti, l'andamento socio-economico dell'habitat civile che fornisce le pulsioni ed i segnali indicativi di necessità vecchie e nuove che lo Stato deve farsi carico di recepire e di vagliare nella prospettiva di promuovere e di facilitare le iniziative volte a darvi soddisfazione. Lo stabilimento di programmi di sviluppo cioè trova fondamento ed elementi nelle sottese reali esigenze che si vanno manifestando e rifugge da prefigurate ipotesi, non fondate su concreti elementi di ragionevole certezza.

Le esposte enunciazioni di principio possono in sintesi essere esplicitate nei seguenti termini:

- il sistema aeroportuale minore, in Italia, va funzionalmente considerato e trattato alla luce di interessi nazionali, di interessi locali e di esigenze di dismissione;
- lo Stato, in relazione alla generale scarsità delle risorse disponibili, non è in grado, come non lo è finora stato, di sostenere per il sistema aeroportuale minore alcun onere di sorta tal che gli aeroporti minori, al pari di quelli maggiori, dovranno essere affidate in gestione ad apposite Società facenti capo agli Enti Locali Territoriali e/o agli operatori aeroportuali titolari della licenza di cui all'art.788 del Codice della Navigazione.

Al reperimento dei fondi necessari per la gestione dei servizi e per l'adeguamento delle strutture le Società provvederanno sia a valersi nei confronti dell'utenza sia in motivato autofinanziamento. E' comunque escluso, in linea di principio, l'intervento finanziario dello Stato. Gli aeroporti, per la cui gestione non saranno costituite le dette relative Società, saranno chiusi al traffico ed avviati alla dismissione;

- eventuali deroghe alla citata linea di condotta potranno essere previste soltanto in presenza di riconosciute particolari situazioni di pubblico interesse. In tal senso, ad esempio, lo Stato potrà prendersi cura di quegli scali minori che rivestono importanza strategica ai fini di operazioni di protezione civile; così pure, dovrà essere mantenuta l'attenzione che lo Stato ha finora riservato a quegli scali minori che dislocati in aree con notevoli difficoltà di comunicazione con il resto del Paese sono chiamati a svolgere un ruolo assai importante per facilitare la mobilità di persone e di mezzi, nel quadro d'una necessaria e sostenuta integrazione con gli scali maggiori;
- lo Stato, libero dagli impegni di mantenimento del sistema aeroportuale minore, avrà a sé riservato il compito primario di vigilare e di controllare le condizioni di agibilità degli scali, verificando se infrastrutture, impianti e servizi erogati sono entro i limiti normativi degli standards. Tale azione complessiva finalizzata alla tutela della sicurezza e della funzionalità aeroportuale si esplicherà con azioni preventive e, se necessario, coercitive nei confronti dei responsabili delle gestioni aeroportuali.

PAGINA BIANCA

6) Finalizzazione e integrazione degli aeroporti minori

Allo stato attuale, presente l'anamnesi storica di ciò che gli aeroporti minori, ciascuno per suo conto, hanno rappresentato sotto tutti gli aspetti, e presente altresì l'estrapolazione che di essa può ragionevolmente farsi, eventualmente confortata o corretta da fattori innovativi noti, ora o prossimamente emergenti, si può procedere, conformemente alla disposizione legislativa, ad attribuire formalmente a ogni scalo aereo minore, per la relativa qualificazione, un ruolo funzionale, quale connesso e derivante dalle attività aeree che ad esso fanno e/o potranno far capo.

Si potrà, in tal senso, parlare di finalizzazione degli scali, quale posizione programmatica d'uso degli scali, riguardante indistintamente ogni aeroporto minore.

La integrazione, viceversa, intesa come ruolo complementare da svolgere nell'ambito d'una funzione complessa facente capo ad uno scalo principale e che si realizza tramite la sussistenza di collegamenti di trasporto commerciale e/o la ripartizione di compiti in ragione delle vocazioni, è pur essa un obiettivo, già definito e di fatto però riservato a una ristretta cerchia di aeroporti. Essa, in alcuni casi, è avvenuta su pressione di conforme relativa domanda; in altri casi è stata imposta ed agevolata dallo Stato per la tutela di particolari interessi sociali. Esistono, come già affermato, scali aerei minori nei quali le varie attività di volo (scuola di pilotaggio, turismo, lavoro aereo....) trovano, in larga e talora quasi esclusiva misura, origine e conclusione su gli stessi scali e che, non essendo interessati da traffico commerciale, non si relazionano, mai o tutt'al più sporadicamente per mezzo di alcuni voli dell'Aviazione generale, con gli scali aerei maggiori.

Tali scali presentano una valenza prettamente topica, hanno cioè significato e rilevanza soltanto nell'ambito territoriale-cittadino in cui sono dislocati.

Per tale tipo di aeroporti la finalizzazione si sostanzia nell'espletamento di funzioni di supporto al traffico aereo locale; essi sono sedi di attività di Aviazione generale e non risultano interessati da collegamenti aerei commerciali.

Per tali scali minori, in ossequio ai principi di razionalità e di ottimizzazione dell'impiego delle risorse, non si può che ipotizzare il naturale proseguimento del ruolo ora svolto ed accantonare la previsione di altri, non sussistendo fondate motivazioni al riguardo.

La finalizzazione di tali scali è pertanto quella di fornire alla domanda, sopravveniente dalle attività di aviazione generale operanti, congrui relativi servizi aeroportuali.

Nella rete aeroportuale minore esiste, poi, un limitato numero di scali nei quali si è già manifestata la possibilità che questi rivestano un ruolo funzionale di effettiva integrazione con gli aeroporti maggiori.

Tali scali, infatti, hanno superato il limitato ambito operativo di aviazione commerciale ed hanno acquisito valenza di poli commerciali minori. Sono, cioè, diventati sedi di collegamenti aerei di linea e/o charter con altri maggiori aeroporti nazionali e/o internazionali, consentendo quindi ai propri bacini di traffico di inserirsi agevolmente nella funzione del variegato assieme di servizi aerei che gravitano sugli aeroporti maggiori. In tale tipo di scali la realistica valutazione della domanda di trasporto in uno con una corrispondente corretta gestione e formulazione dell'offerta sono stati i fattori di crescita e di sviluppo che hanno determinato la naturale integrazione di tali scali con quelli maggiori.

Al momento, quindi, si deve prendere atto che alcuni aeroporti minori hanno raggiunto la condizione di "integrati" con quelli maggiori, che altri scali minori potranno avviarsi, se si verificheranno le relative necessarie condizioni, sulla stessa strada dell'integrazione; che a nessun scalo minore può aprioristicamente essere attribuita l'etichetta indicativa di ruolo funzionale integrato, in quanto tale peculiarità è il naturale esito cui si perviene a seguito dell'incontro che con reciproca soddisfazione si stabilisce tra la domanda di trasporto aereo emergente dal tessuto socio-economico dell'area e la corrispondente offerta avanzata dagli operatori del trasporto aereo.

Altri scali aerei minori, non collegati con servizi regolari di linea, hanno superato l'originaria valenza locale e sono divenuti poli di traffico commerciale non di linea (charters) strettamente connesso con finalità turistiche inerenti il territorio circostante gli aeroporti.

Infine, alcuni aeroporti minori, chiusi al traffico e interessati da traffico locale inconsistente, fuori del raggio di azione di apprezzabili interessi in atto e di iniziative di recupero e di sviluppo, possono essere considerati, ai fini di pubblico interesse, per la relativa dismissione, con la destinazione delle aree ad altre più congrue utilizzazioni. Più in generale, si può affermare che la dismissione sarà estesa a tutti quegli scali per la cui ^{presa}posa in carico gestionale non si costituiranno altrettante Società in grado di assicurare il corretto funzionamento degli scali stessi.

Ciò premesso e fatto riferimento alle allegate singole schede aeroportuali si ritiene che sono:

- **Aeroporti minori di interesse locale gli scali di:**
Alessandria, Biella, Casale Monferrato, Cuneo Novi Ligure, Torino - Aeritalia, Vercelli, Luni-Sarzana, Brescia M., Bresso, Calcinate del Pesce, Como, Cremona, Val Brembo, Varese, Vergiate, Voghera, Bolzano, Trento, Gorizia, Udine, Asiago, Belluno, Cà Negra, Legnago, Padova, Thiene, Venezia-Lido, Verona-Boscomantico, Vicenza, Carpi, Ferrara, Ferrara-Aguscello, Forlì, Lugo di Romagna, Modena, Pavullo, Ravenna, Reggio Emilia, Arezzo, Grosseto, Lucca, Massa Cinquale, Pontedera, Siena, Fano, Foligno, Guidonia, Latina, Rieti, Roma-Urbe, Viterbo, L'Aquila, Capua, Salerno, Foggia, Lecce, Taranto, Crotone, Palermo Boccadifalco, Oristano, Tortolì.
- **Aeroporti minori integrati nel contesto della rete aeroportuale nazionale gli scali di:**
Parma, Perugia, Pescara, Lampedusa, Pantelleria, Trapani.
- **Aeroporti minori ⁱⁿ valenza interregionale gli scali di :**
Albenga, Aosta, Grosseto, Marina di Campo, Roma-Urbe, Tortolì.
- **Aeroporti minori da dismettere (o dismessi) sono gli scali di:**
Mantova, Aquino.

7) Livelli occupazionali

Le ipotesi di riordino della rete aeroportuale minore, fondate sul fine essenziale di conferire a ogni scalo dimensioni strutturali e gestionali conformi agli standards della sicurezza e adeguate alle esigenze dell'utenza, non possono che positivamente riverberarsi sui livelli occupazionali aeroportuali.

E' infatti da considerare che la forza lavoro oggi presente negli aeroporti minori e impiegata nelle attività di servizio degli aeroclubs e delle Società di lavoro aereo potrà in futuro, nell'ambito del previsto riassetto, accrescersi con l'apporto del personale che dovrà assicurare la corretta ed efficiente gestione degli scali.

E' evidente che il passaggio dalle attuali condizioni degli scali minori a quelle prefigurate come auspicabili comporterà dei costi che dovranno essere sostenuti in primo luogo dagli utenti aeroportuali, in quanto fruitori del bene aeronautico, e in subordine dalle Comunità locali, se interessate a mantenere aperta all'attività aerea una struttura di servizio come il proprio locale aeroporto.

PAGINA BIANCA

D.L. 28/6/1995 N. 251 E L. 3/8/1995 N. 351. STATO DEGLI AEROPORTI MINORI ITALIANI E PROPOSTE DI FINALIZZAZIONE E DI INTEGRAZIONE CON GLI AEROPORTI MAGGIORI, NONCHE' DI SALVAGUARDIA DEI LIVELLI OCCUPAZIONALI.

SCHEDE AEROPORTUALI

AEROPORTO DI ALBENGA

L'aeroporto di Albenga, ricadente nell'ambito della D.C.A di Genova, è interessato da attività di aviazione generale.

Per la gestione dello scalo si è costituita una apposita società la Soc. Aeroporto Villanova di Albenga. Risulta che tale Società abbia avviato contatti con la Camera di Commercio di Nizza per verificare la possibilità di una integrazione tra gli scali della Costa Azzurra, a limite di saturazione, e lo scalo di Albenga.

Lo scalo , in ragione delle buone dotazioni infrastrutturali e impiantistiche, alle ottime condizioni climatiche e alla ubicazione è suscettibile, su conformi iniziative, di assumere un ruolo di scalo regionale, interregionale e di transito per i velivoli provenienti dall'Europa centrale e diretti nelle aree del Mediterraneo occidentale.

AEROPORTO DI ALESSANDRIA

L'aeroporto demaniale di Alessandria, ricadente nella D.C.A. di Torino, è gestito, in regime di concessione, dal locale Aeroclub. Esso risulta aperto al traffico turistico nazionale e comunitario. Vi si svolge abitualmente attività turistica, scuola di volo e lavoro aereo.

La collocazione semiurbana dello scalo ha creato una certa ostilità da parte di un settore della cittadinanza che si è schierata per lo spostamento dello scalo in altra zona più idonea e per la destinazione dell'area così liberata a parco cittadino.

Per conciliare la presenza dell'aeroporto con il parco è stato elaborato un progetto, per la cui realizzazione mancano peraltro i relativi finanziamenti.

Considerata la contigua presenza degli aeroporti di Linate, Malpensa, Torino e Genova, nonché la modestia delle strutture di cui è dotato, l'aeroporto di Alessandria non può che continuare a mantenere la propria vocazione turistica, di lavoro aereo e di aeroclub, quale quella in atto.

E' da segnalare, infine, l'interesse che si va manifestando per utilizzare l'aeroporto di Alessandria da parte della Protezione Civile, in caso di calamità naturale.

AEROPORTO DI ALZATE BRIANZA.

Lo scalo privato di Alzate Brianza, ricadente nella D.C.A. di Milano Malpensa, è aperto al traffico dell'aviazione generale, per un bacino di utenza costituito da Como, Sondrio e Milano.

Vi si svolge attività di scuola di volo a vela, volo a vela e lavoro aereo (pubblicità). Lo scalo è da ritenere struttura di servizio per il citato bacino di utenza.

AEROPORTO DI AOSTA.

E' l'unico aeroporto della regione Val d'Aosta, ricadente nella giurisdizione della D.C.A. di Torino.

Esso è aperto al traffico turistico internazionale a richiesta; è stato inoltre autorizzato al traffico commerciale, in attesa di apertura definitiva, unicamente per la Soc. Airvallee, che gestisce l'aeroporto.

Il sedime aeroportuale appartiene alla regione Val d'Aosta.

Oltre alla citata società, sullo scalo opera l'Aeroclub Val d'Aosta e vi ha base la Protezione Civile regionale.

La prossima apertura dello scalo al traffico commerciale e le attività già in atto costituiscono un complesso di rilevante significato nel contesto socio-economico del territorio.

E' coerente ritenere che vi sarà un buon incremento dei voli sotto i più diversi profili.

L'aeroporto ha una propria positiva potenzialità e potrà assumere in futuro, nei limiti propri di un aeroporto minore, un ruolo elevato sia in ambito nazionale che internazionale.

AEROPORTO DI AQUINO.

Lo scalo di Aquino, ricadente nella Circoscrizione aeroportuale di Roma-Ciampino, versa in una condizione di tale carenza infrastrutturale e gestionale da essere stato chiuso all'attività dal 24/9/1994. L'attività che in precedenza vi si svolgeva, a cura del locale Aeroclub, era assai modesta.

Nessun ente pubblico locale, nè alcun privato ha manifestato interesse per un rilancio dello scalo a scopo turistico, didattico o commerciale. L'insussistenza di utilità per fini aeronautici da parte del bene in questione indica l'opportunità di una dismissione dello stesso e di una diversa utilizzazione dell'area.

AEROPORTO DI AREZZO.

L'aeroporto demaniale di Arezzo, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Firenze, è aperto al traffico dell'aviazione generale.

Vi operano, oltre al locale aeroclub, una società di lavoro aereo e vari Corpi armati (CC. G.di F.) e non (VVF) dello Stato.

Le attività ivi svolte sono turismo, sorveglianza e aeromodellismo.

Lo scalo si configura come struttura di servizio a disposizione della città di Arezzo e del naturale bacino di utenza costituito dalla Valdichiana, Valdarno, Valtibenna e Casentino.

AEROPORTO DI ASIAGO.

L'aeroporto demaniale di Asiago, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Verona, è aperto al traffico dell'aviazione generale.

Sullo scalo opera il locale aeroclub con attività di turismo, scuola di volo e volo a vela. Lo scalo, nonostante interventi migliorativi sulle infrastrutture, ha mantenuto una valenza prettamente locale.

AEROPORTO DI BELLUNO.

L'aeroporto demaniale di Belluno, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Venezia, è aperto al traffico dell'aviazione generale. Il locale aeroclub vi espleta attività di turismo, scuola di volo, volo a vela, paracadutismo.

La struttura aeroportuale è a servizio del bacino di utenza di Belluno e provincia.

AEROPORTO DI BIELLA.

L'aeroporto privato di Biella appartiene alla Soc. .SACE che ne cura la gestione. Esso ricade nell'ambito della D.C.A. di Torino. Recentemente è stato aperto al traffico internazionale commerciale non di linea.

Sullo scalo sono attivi l'Aeroclub di Biella e una società di manutenzione di aeromobili.

Lo scalo è ubicato in una zona interessata da attività industriali di rilievo e potrebbe quindi assumere una specifica funzione nel campo dell'aviazione di affari.

Nel 1995 si è sperimentata per alcuni mesi attività charter.

La Società di gestione aeroportuale ha allo studio programmi di sviluppo da valutare in rapporto alla richiesta dell'utenza.

AEROPORTO DI BOLZANO.

L'aeroporto demaniale di Bolzano, ricadente nella D.C.A. di Verona, è aperto al traffico dell'aviazione generale.

Sullo scalo operano il locale aeroclub, società varie di lavoro aereo e inoltre è presente l'Esercito. Le attività ivi svolte sono: turismo, scuola di volo, volo velistiche, air-taxi, lavoro aereo e paracadutismo. Lo scalo di Bolzano, pur avendo quale bacino di utenza la città e la provincia di Bolzano, ossia zone ad alto interesse turistico, non è servito da alcun collegamento aereo regolare di linea. Per la gestione e per lo sviluppo dell'aeroporto si è costituita una società a capitale prevalentemente pubblico, la quale, ricevute le varie autorizzazioni sta per presentare i progetti esecutivi di una serie di opere di potenziamento aeroportuale.

AEROPORTO DI BRESCIA - MONTICHIARI.

L'aeroporto di Brescia-Montichiari, ricadente nella D.C.A di Milano Linate, è militare aperto al traffico civile del locale aeroclub e di una società di lavoro aereo. Per tale scalo, collocato a circa 30 km da Bergamo e da Verona e a 90 km da Linate ossia vicino a tre scali maggiori completamente organizzati per ricevere e smistare traffico passeggeri e merci, è preclusa di fatto qualsiasi ipotesi di sviluppo di traffico regolare commerciale.

Inoltre l'Aeronautica Militare ha recentemente ribadito l'importanza dello scalo per la difesa in quanto base della NATO. Alla luce di quanto sopra, per lo scalo di Brescia-Montichiari non si può che prevedere il proseguimento dell'attuale limitata attività aerea civile.

AEROPORTO DI BRESCO

L'aeroporto di Bresso, ricadente nella D.C.A. di Milano-Linate, è aperto al traffico dell'Aviazione Generale (attività di club, scuola elicotteri, lavoro aereo e manutenzione) che risulta molto consistente. Data la collocazione urbana dell'aeroporto, le ridotte capacità operative e la vicinanza dell'aeroporto di Linate, non si può che ipotizzare il mantenimento delle attività attualmente svolte e un'eventuale apertura al traffico turistico comunitario.

AEROPORTO DI CALCINATE DEL PESCE.

L'aeroporto privato di Calcinate del Pesce, ricadente nella D.C.A. di Milano-Malpensa, è aperto al traffico dell'aviazione generale. Sullo scalo sono presenti associazioni dedite all'attività di scuola di volo a vela e di aeromodellismo.

Struttura a servizio delle provincie di Varese e di Como, lo scalo ha una valenza locale.

AEROPORTO CA' NEGRA.

L'aeroporto privato di Ca' Negra, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Venezia, è aperto al traffico dell'aviazione generale.

Vi si svolge essenzialmente attività di turismo.

AEROPORTO DI CAPUA.

L'aeroporto demaniale di Capua, ricadente nella D.C.A. di Napoli, è aperto al traffico dell'aviazione generale. Vi opera il locale aeroclub con attività di turismo e scuola di volo. L'impianto aeroportuale, a valenza locale, si appalesa come struttura di servizio delle aree di Capua e di Caserta.

AEROPORTO DI CARPI.

L'aeroporto privato di Carpi ricade nell'ambito della D.C.A. di Bologna. Interessato dal locale traffico di aviazione generale, lo scalo non è in predicato per ulteriori diverse utilizzazioni.

AEROPORTO DI CASALE M.

L'aeroporto demaniale di Casale M. , ricadente nella D.C.A. di Torino, è interessato da attività di aeroclub, di paracadutismo e di manutenzione aeromobili. Il sedime aeroportuale al momento risulta completamente saturo, non in grado quindi di ospitare nuovi insediamenti per eventuali nuove iniziative. Considerato, inoltre, che anche sotto il profilo operativo ci sono condizionamenti per la presenza di abitazioni a nord e di colline a sud, per lo scalo di Casale M. non può che ipotizzarsi il mantenimento delle sole attività in corso.

IDROSCALO DI COMO.

L'idroscalo di Como, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Milano-Malpensa, è l'unico impianto aeroportuale di tal tipo oggi presente e aperto al traffico in Italia.

E' sede di un aeroclub che svolge attività di scuola di volo con idrovolanti e attività turistico - sportive. L'operatività dello scalo quantunque tutelata dalla presenza di boe luminose galleggianti a bordo dello specchio d'acqua riservato alle operazioni di volo, confligge talora con la locale navigazione lacuale.

AEROPORTO DI CREMONA.

L'aeroporto di Cremona, il cui sedime appartiene alla omonima provincia, ricade nella D.C.A. di Linate.

Esso è gestito dall'Aeroclub di Cremona ed è sede di attività di club e di scuola di volo. Lo scalo di Cremona, distante appena 30 Km da quello di Verona, assai vicino alla città e inoltre dotato di modestissime infrastrutture, dovrebbe mantenere la sua attuale configurazione, con attività di aeroclub e turistica.

AEROPORTO DI CROTONE.

L'aeroporto demaniale di Crotone, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Lametia Terme, è aperto al traffico commerciale e nazionale e al traffico di aviazione generale. Dotato di una pista di volo di m. 2000 e di alcuni radioaiuti alla navigazione, lo scalo è attualmente interessato da sporadico traffico commerciale (voli taxi e voli con elicotteri di collegamento con le piattaforme a mare) e di aviazione generale. Sullo scalo è presente un aeroclub che gestisce una scuola di pilotaggio a motore.

Quantunque il potenziale bacino di utenza dell'aeroporto sia un'area a elevato interesse turistico (prov. di Catanzaro e Comuni della costa ionica) si registra un'assoluta mancanza di traffico commerciale sia di linea che charter, che viceversa, potrebbe attivarsi con una forte promozione della vocazione turistica della zona.

AEROPORTO DI CUNEO.

E' un aeroporto demaniale aperto al traffico commerciale internazionale, ricadente nella giurisdizione della D.C.A. di Torino.

In esso operano oltre alla Società Aeroporto di Cuneo Levaldigi l'aeroclub di Cuneo e diverse società di lavoro aereo e di scuola di pilotaggio a motore.

E' fra gli aeroporti minori della Circoscrizione di Torino quello di maggiore rilevanza, sotto il profilo delle dotazioni strutturali e impiantistiche, e in varie occasioni è stato ed è utilizzato quale alternato a quello di Torino-Caselle.

Per alcuni anni è stata attiva una linea di collegamento aereo Cuneo-Roma che però non ha conseguito lo sviluppo previsto.

Sono state intraprese e sono attualmente allo studio varie altre iniziative per programmi di voli charter.

Al momento si deve prendere atto che lo scalo non è riuscito a ritagliarsi una propria apprezzabile quota di traffico aereo, data soprattutto l'estrema vicinanza dello scalo di Torino.

AEROPORTO DI FANO.

L'aeroporto demaniale di Fano, ricadente nella D.C.A. di Ancona, è interessato da traffico di aviazione generale (aeroclub, scuola di volo, lavoro aereo). Recentemente gli Enti locali territoriali (Comune di Fano, Provincia di Pesaro e Urbino, Camera di Commercio di Pesaro e Urbino) hanno costituito una società per la gestione dell'aeroporto, con il compito di potenziare le infrastrutture dello scalo e di favorire l'incremento dei servizi aeroportuali a supporto delle attuali e di nuove ulteriori attività aeree (turistico-didattiche, aviazione d'affari e commerciale).

AEROPORTO DI FERRARA - AGUSCELLO.

L'aeroporto privato di Ferrara Aguscello ricade nell'ambito della D.C.A. di Bologna.

Vi opera traffico locale di Aviazione Generale.

E' uno scalo a specifica valenza locale. Non sono previsti sviluppi di altre attività oltre quelle in atto.

AEROPORTO DI FERRARA.

L'aeroporto demaniale di Ferrara, ricadente nella D.C.A. di Bologna, è interessato da traffico di Aviazione Generale (aeroclub paracadutismo, lavoro aereo, aerotaxi).

Lo scalo ha una valenza prettamente locale e non risulta oggetto di iniziative di sviluppo per altri tipi di attività.

AEROPORTO DI FOGGIA.

L'aeroporto demaniale di Foggia, ricadente nella giurisdizione della D.C.A. di Bari, è interessato da traffico di aviazione generale e in particolare da trasporto pubblico passeggeri, a mezzo di elicotteri, da/per le isole Tremiti.

Pur dotato di una grande aerostazione, lo scalo di Foggia non è riuscito a ritagliarsi quote di sviluppo, sia per la vicinanza con il più importante aeroporto di Bari, sia per le distanze stradali pure limitate con Napoli, Roma e l'Abruzzo.

I poli di interessi religioso (S. Giovanni Rotondo) vacanziero (Gargano) e industriale (stabilimento FIAT a Melfi) potrebbero costituire il necessario presupposto per un rilancio dello scalo da parte di una Società di gestione aeroportuale attiva e motivata.

AEROPORTO DI FOLIGNO.

E' un aeroporto demaniale, aperto al traffico di aviazione generale e ricadente nella giurisdizione della D.C.A.di Roma-Urbe. Vi si svolgono attività civile da parte del locale aeroclub nonchè voli militari (A.M.,C.C.,G.di F., E.I.).

AEROPORTO DI FORLÌ

L'aeroporto demaniale di Forlì, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Rimini, è aperto al traffico internazionale, nazionale e dell'aviazione generale. Pur dotato di buone infrastrutture, lo scalo di Forlì non è riuscito mai ad assurgere a ruolo di aeroporto maggiore, soprattutto per la vicinanza del più importante scalo di Bologna. C'è stato il periodo degli anni '70 in cui la rilevante movimentazione di merci, soprattutto bestiame importato dai Paesi dell'Est, pareva conferire allo scalo un preciso ruolo funzionale in tale campo. In effetti, sia nel campo passeggeri che in quello merci, l'aeroporto di Forlì si è avviato a sostenere un ruolo secondario. Un eventuale rilancio dello scalo potrebbe aversi in concomitanza con la saturazione operativa dell'aeroporto di Bologna.

AEROPORTO DI GORIZIA.

L'aeroporto di Gorizia, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Ronchi dei Legionari, è interessato esclusivamente da attività di aviazione generale (turismo, aeroclub, paracadutismo).

A cura del locale aeroclub è stato elaborato un piano di sviluppo incentrato sulla creazione, all'interno dell'area demaniale dello scalo, di spazi attrezzati da destinare ad attività culturali e sportive, che unitamente a quelle aeronautiche, potrebbero costituire un polo di forte attrazione per la vicina città di Gorizia e per le aree limitrofe.

La vicina presenza dello scalo maggiore di Ronchi dei Legionari esclude per quello minore di Gorizia altre utilizzazioni, diverse da quelle in atto e ipotizzate.

La provincia di Gorizia ha manifestato l'intendimento di costituire una società per la gestione dell'aeroporto, insieme con la Camera di Commercio e il Comune di Gorizia. E' previsto, in una seconda fase, il coinvolgimento di altre istituzioni, di rappresentanze di categorie e di privati.

AEROPORTO DI GROSSETO.

L'aeroporto di Grosseto, ricadente nella D.C.A. di Pisa, è aperto al traffico turistico e commerciale nazionale e internazionale, su autorizzazione dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, essendo l'aeroporto militare.

Sullo scalo opera una società di gestione, recentemente costituitasi, nonché il locale aeroclub.

L'aeroporto di Grosseto è stato in passato interessato da una consistente attività stagionale di voli charter da/per i paesi scandinavi, che al momento però è venuta a cessare.

La ripresa del traffico potrebbe aversi con un forte e conveniente rilancio del turismo locale. In tal senso la società di gestione si sta concretamente impegnando con operatori turistici e con gli Enti pubblici, allo scopo di richiamare nuovi flussi turistici e di valorizzare la potenzialità della Provincia.

Conclusivamente si ritiene che l'aeroprtto di Grosseto, che ha già conosciuto stagioni di discreto traffico commerciale possa di nuovo tornare a esservi interessato sulla base degli esiti delle promozioni turistiche che localmente si porranno in atto.

AEROPORTO DI GUIDONIA.

L'aeroporto demaniale di Guidonia, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Roma-Urbe, è aperto al traffico di aviazione generale connessa all'attività del locale aeroclub.

Non si ravvisano elementi per ulteriori diverse utilizzazioni civili dello scalo.

AEROPORTO DI LAMPEDUSA.

L'aeroporto demaniale di Lampedusa, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Palermo P. Raisi, è aperto al traffico commerciale e di aviazione generale.

Collegato con un servizio regolare di linea alla città di Palermo, lo scalo di Lampedusa svolge in tal modo un ruolo fondamentale in favore della popolazione locale, che è tratta dallo stato di isolamento in cui versa e messa nelle condizioni di poter relazionarsi con facilità con il resto del Paese. Non meno importante è il ruolo che l'aeroporto svolge a supporto della notevole attività turistica stagionale.

L'aeroporto di Lampedusa è pertanto uno scalo minore che in ragione dell'importante ruolo pubblico da esso svolto in regime di integrazione con lo scalo maggiore di Palermo P. Raisi deve essere dallo Stato adeguatamente tutelato.

AEROPORTO DELL'AQUILA.

L'aeroporto privato dell'Aquila, ricadente nella D.C.A. di Pescara, è interessato da notevole attività di club (traino alianti, scuola di pilotaggio, turismo). E' da segnalare un significativo interesse degli Enti locali a promuovere il potenziamento delle infrastrutture di volo, che porterebbe lo scalo ad essere idoneo per l'inserimento in un contesto di collegamenti minori interregionali.

AEROPORTO DI LATINA.

Lo scalo militare di Latina, ricadente per gli aspetti civili nella giurisdizione della D.C.A. di Roma-Ciampino, è attualmente chiuso al traffico per carenza del servizio antincendi e per carenza di condizioni di sicurezza.

Fino al 18/6/94 lo scalo è stato interessato da traffico di aviazione generale (aeroclub e lavoro aereo).

La presentazione da parte di privati vari di richieste di aree aeroportuali in concessione per installare manufatti da destinare ad attività di scuola, di lavoro aereo e ad attività di costruzioni aeronautiche è significativa del fatto che sussistenti interessi locali potrebbero proficuamente inserirsi nel tessuto aeroportuale determinando uno sviluppo d'impresa con sicure benefiche ricadute sull'occupazione.

In tal senso, quindi vanno rimosse le cause che hanno determinato la chiusura dello scalo e va avviata una trattativa con l'Aeronautica Militare per ottenere un ampliamento dell'area aeroportuale destinata a fini civili.

AEROPORTO DI LECCE.

L'aeroporto privato di Lecce, ricadente nella D.C.A. di Brindisi, è aperto al traffico dell'aviazione generale.

Vi si svolgono attività di turismo e di scuola di volo.

Lo scalo si qualifica come struttura di servizio per l'area di Lecce e delle zone limitrofe.

AEROPORTO DI LEGNANO

L'aeroporto privato di Legnano, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Verona ,è aperto al traffico dell'aviazione generale. Il locale aeroclub vi esplica attività di turismo e di aeromodellismo.

Lo scalo si qualifica come struttura aeroportuale locale a servizio d'un bacino d'utenza cui fanno capo Legnano, Rovigo e i Comuni del Basso Veronese.

AEROPORTO DI LUCCA

L'aeroporto di Lucca, ricadente nella D.C.A di Pisa, è aperto al traffico commerciale nazionale e al traffico comunitario.

L'aeroporto è sede di due aeroclubs ed è la base dei mezzi aerei adibiti al servizio antincendi per conto della Regione Toscana. Sull'aeroporto è presente anche una ditta che cura la manutenzione degli aeromobili.

I servizi antincendi, erogazione carburanti e AFIS sono gestiti da un locale Consorzio aeroportuale.

Pur aperto al traffico commerciale, l'aeroporto di Lucca non ne è affatto interessato; vi si registra infatti l'attività usuale di aeroclub e quella di lavoro aereo svolto nei mesi estivi per la salvaguardia del patrimonio boschivo.

Lo scalo di Lucca, in quanto inserito nella zona regolamentata R18, a fine di aviolanci, è operativamente molto condizionato.

Circa il ruolo di complementarietà con gli aeroporti di Firenze e di Pisa si rileva che:

- l'aeroporto di Firenze dista da quello di Lucca 60 km; il che non depone certamente a favore della rapidità dei collegamenti;
- l'aeroporto di Pisa dispone di una zona aviazione generale e di una società di handling ad essa dedicata.

Il ruolo dell'aeroporto di Lucca non può che essere quello di supporto alle ormai consolidate attività sportive e turistiche, nonché di supporto alla Protezione Civile.

AEROPORTO DI LUGO DI ROMAGNA

L'aeroporto demaniale di Lugo di Romagna, ricadente nella D.C.A. di Rimini è aperto al traffico di aviazione generale (turismo, scuola di volo, modellismo)

Non si rilevano ipotesi di sviluppo né altre vocazioni diverse da quelle in atto.

AEROPORTO DI LUNI - SARZANA

L'aeroporto demaniale di Luni - Sarzana, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Genova, è attualmente interessato da attività didattiche (scuola di pilotaggio) e turistiche.

Lo sviluppo dell'attività civile, pur sostenuto dagli Enti locali e dall'Unione Industriali di La Spezia (quest'ultima ha costituito una Società denominata "Aeroporto di Luni Sarzana") trova oggettive limitazioni sia per la realizzazione in corso di una base elicotteristica della Marina Militare, sia per la vicinanza dello scalo a zone interdette al sorvolo.

Per quanto sopra non si intravedono prospettive di sviluppo di altre iniziative di utilizzazione dello scalo.

AEROPORTO DI MANTOVA

L'aeroporto di Mantova è chiuso al traffico. Non si registrano iniziative volte a determinare la riapertura dello scalo. Il Comune di Mantova prevede di classificare zona verde l'area dell'aeroporto.

AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO

L'aeroporto privato di Marina di Campo ricade nell'ambito giurisdizionale della D.C.A. di Pisa.

Aperto al traffico turistico e commerciale nazionale e internazionale, esso sta registrando un notevole incremento di movimenti aerei (collegamenti estivi con Pisa, Firenze e Milano, voli charter con Svizzera, Austria e Baviera).

Esistono progetti per incrementare i collegamenti e proseguirli oltre la stagione estiva, prolungando il periodo di apertura delle strutture alberghiere dell'Elba, incentivando il turismo congressuale e termale, nonché i movimenti dei numerosi stranieri proprietari di residenze sull'isola.

Esistono anche progetti relativi a interventi sulle strutture aeroportuali per migliorarne la funzionalità (allungamento a m. 1350 della pista di volo, ampliamento dell'aerostazione ecc.).

Non va poi sottovalutata la funzione sociale dello scalo per azioni di soccorso e di protezione civile sull'isola.

Conclusivamente si può affermare che l'aeroporto Marina di Campo riveste un ruolo funzionale di discreto livello, che con la collaborazione tra gestione aeroportuale e operatori turistici potrà ulteriormente rafforzarsi.

AEROPORTO DI MASSA CINQUALE.

L'aeroporto privato di Massa Cinquale, aperto al traffico turistico nazionale e comunitario, ricade nell'ambito della D.C.A. di Pisa. Esso è sito su un terreno di proprietà del Comune di Massa ed è gestito dal locale Aeroclub.

L'aeroporto è frequentato in prevalenza nel periodo estivo; la sua collocazione geografica, esattamente ai confini con il lido Apuo-Versiliese e a brevissima distanza dei noti centri di Viareggio e di Forte dei Marmi, può far ipotizzare un apprezzabile sviluppo turistico, sempre che il Comune deliberi di mantenere l'area a uso aeroportuale, riconoscendo le finalità sociali e turistiche della struttura, e abbandonando progetti già avanzati di diversa destinazione o addirittura di lottizzazione.

AEROPORTO DI MODENA

L'aeroporto privato di Modena, appartenente al demanio comunale, ricade nell'ambito della D.C.A. di Bologna.

Esso è interessato da attività di aviazione generale. Non risultano iniziative per ulteriori diverse utilizzazioni dello scalo.

AEROPORTO DI NOVI LIGURE.

L'aeroporto demaniale di Novi Ligure, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Torino, è interessato da traffico di aeroclub, (soprattutto attività volovelistica) e a lavoro aereo.

Distante appena 25 km. da Alessandria, lo scalo di Novi Ligure presenta una forte penalizzazione sulla testata sud della pista di volo dovuta alla presenza della città di Novi e a ridosso della testata Nord per la presenza di insediamenti industriali. Non si prevedono sviluppi di attività diverse da quelle in atto.

Si è costituita una Società per la gestione dell'aeroporto che ha presentato in tal senso istanza all'Amministrazione.

AEROPORTO DI ORBASSANO

Lo scalo privato di Orbassano è chiuso al traffico aereo.

AEROPORTO DI ORISTANO.

L'aeroporto di Oristano di proprietà demaniale e ricadente nell'ambito della Direzione di Circoscrizione Aeroportuale di Cagliari è aperto al traffico aereo civile limitatamente all'attività di volo dell'Aeroclub di Oristano (scuola di pilotaggio e paracadutismo). Recentemente la Provincia di Oristano con finanziamento regionale ha provveduto a eseguire lavori di potenziamento comprendenti l'allungamento della pista di volo e la realizzazione del piazzale sosta aeromobili, della via di rullaggio, della torre di controllo, della recinzione aeroportuale e di un fabbricato a servizio del complesso aeroportuale.

Peraltro, l'attività e lo sviluppo dell'aeroporto sono penalizzati dell'area regolamentata (restricted area) R54.

Nella prospettiva che l'aeroporto possa assumere un certo ruolo in campo turistico e sul settore del trasporto merci, a servizio del bacino di traffico dell'Oristanese, s'impone in primo luogo la necessità di arretrare verso ovest l'area R54 e quindi la costituzione d'una società di gestione in grado di fornire i servizi aeroportuali e di apportare allo scalo ulteriori miglioramenti sulle infrastrutture e sugli impianti.

AEROPORTO DI PADOVA.

L'aeroporto demaniale di Padova, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Verona, è aperto al traffico dell'aviazione generale. Le attività prevalentemente svolte sullo scalo sono quelle di turismo e di scuola di volo. La locale Società di gestione aeroportuale ha tentato di attivare, con il potenziamento delle strutture, la nascita di servizi regolari di linea senza peraltro conseguire risultati soddisfacenti, sia per la limitatezza del possibile bacino di utenza (Padova e Rovigo) sia per la contigua presenza dello scalo di Venezia - Tessera.

La Società di gestione punta a utilizzare le risorse aeroportuali per attività diversificate e flessibili, essendo lo scalo integrato in un sistema metropolitano di grande vivacità economico culturale.

AEROPORTO DI PALERMO BOCCADIFALCO

L'aeroporto demaniale di Palermo Boccadifalco, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Palermo Punta Raisi, è militare aperto per quanto riguarda l'attività civile, esclusivamente ai voli del locale Aeroclub, che gestisce una scuola di pilotaggio e di paracadutismo.

Lo scalo è ubicato alla periferia sud-ovest di Palermo, in una zona altamente urbanistica che condiziona l'operatività della pista di volo, chiusa agli atterraggi per soglia 35 e penalizzata di m. 282 per soglia 17.

In questi ultimi tempi si è registrata una discreta domanda da parte di privati a potere operare su Palermo Boccadifalco; tali richieste, peraltro, sono soltanto raramente accolte, per la relativa autorizzazione, dall'Aeronautica Militare.

In prospettiva lo scalo, previo consenso dell'A.M. e con un adeguato potenziamento del servizio antincendio, potrebbe essere aperto a tutte le attività di aviazione generale (scuola, turismo, lavoro aereo ecc.).

AEROPORTO DI PANTELLERIA.

L'aeroporto demaniale di Pantelleria, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Palermo P.Raisi, è aperto al traffico commerciale e di aviazione generale.

Collegato con regolari servizi di linea alle città di Palermo e di Trapani, lo scalo di Pantelleria, al pari di quello di Lampedusa, svolge un ruolo fondamentale in favore della popolazione locale che può in tal modo essere tratta dallo stato di isolamento in cui versa ed essere messa nelle condizioni di relazionarsi con rapidità con il resto del Paese. Parimenti importante è il ruolo dello scalo nell'ambito della notevole attività turistica, specialmente stagionale, da cui è interessata l'isola.

L'aeroporto di Pantelleria è pertanto uno scalo minore, integrato con quelli di Palermo e di Trapani, al quale deve essere riconosciuta, in ragione della rilevanza sociale ch'esso riveste, un'adeguata tutela da parte dello Stato.

AEROPORTO DI PARMA.

L'aeroporto demaniale di Parma, ricadente nella D.C.A. di Bologna, è aperto al traffico commerciale con collegamenti interregionali sulle tratte Parma - Roma e vv. e Parma - Torino - Barcellona e vv.. Si è già costituita una Società commerciale con la finalità di assumere in concessione la gestione dell'aeroporto.

L'aeroporto di Parma ha superato la ristretta iniziale valenza locale per assumere una posizione di scalo interregionale, in risposta alle esigenze di domanda e di offerta di trasporto spontaneamente manifestatesi in un contesto socio-economico assai dinamico.

AEROPORTO DI PAVULLO.

L'aeroporto demaniale di Pavullo, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Bologna, è interessato dalle attività del locale Club Aereo e della Scuola Nazionale Paracadutisti.

Ha, pertanto, una valenza prettamente locale, non essendo coinvolto in piani di sviluppo per l'attivazione di ulteriori utilizzazioni.

AEROPORTO DI PERUGIA.

L'aeroporto demaniale di Perugia, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Roma - Urbe, è aperto al traffico nazionale commerciale e di aviazione generale.

Esso è collegato con servizi aerei di linea con Ancona e Milano ed è gestito, per quanto concerne i servizi aeroportuali, da un'apposita Società, costituita in larga misura dagli Enti pubblici locali.

Il circostante dinamico habitat socio-economico, l'azione di promozione della Società di gestione e gli interventi di potenziamento degli impianti e delle strutture aeroportuali realizzati dallo Stato hanno concorso allo stabilimento di relazioni aeree regolari con le Marche e con la Lombardia (quest'ultima anche trampolino per le tratte internazionali e intercontinentali); in tal modo l'Umbria è uscita dall'isolamento in cui si trovava rispetto al traffico aereo nazionale.

L'aeroporto di Perugia ha pertanto superato la ristretta iniziale valenza locale per assumere il ruolo di aeroporto minore di tipo interregionale.

AEROPORTO DI PESCARA.

Sede di D.C.A., l'aeroporto di Pescara è aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale e a quello di aviazione generale. Dotato di un unico collegamento di linea con Ancona e Milano e avente un movimento annuo di passeggeri finora sempre inferiore alle 100.000 unità, lo scalo di Pescara svolge un ruolo minoritario che nel tempo si è leggermente consolidato ma che non è stato mai superato.

Gli investimenti in atto per il potenziamento delle strutture aeroportuali e l'attivazione di una politica di promozione turistica soprattutto nei Paesi dell'Est potrebbe incrementare le correnti di traffico charter, finora risultato alquanto modesto.

AEROPORTO DI PONTEDERA

L'aeroporto di Pontedera, già di proprietà del demanio A.M., è passato al demanio E.I., rimanendo adibito all'uso esclusivo della Soc. Piaggio titolare del limitrofo stabilimento.

L'attività aeroportuale consiste in sporadici movimenti per trasporto di personale dirigente; la pista viene inoltre adibita alle prove dei veicoli in produzione.

Il demanio E.I. avrebbe acquisito il sedime per il futuro trasferimento a Pontedera del 5° AVES "Giove" attualmente dislocato presso l'aeroporto di Pisa. Di conseguenza non si può ipotizzare una diversa destinazione civile dell'aeroporto.

AEROPORTO DI RAVENNA.

L'aeroporto demaniale di Ravenna, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Rimini, è aperto al traffico dell'aviazione generale (turismo, scuola di volo, lavoro aereo, paracadutismo, voli privati intracomunitari).

Il bacino di utenza, è costituito da Ravenna e dalla zona litorale adriatica, dai lidi ferraresi a Cervia.

Nell'ambito delle attività da cui attualmente l'aeroporto è interessato, quella di trasporto passeggeri con voli privati o con aerotaxi potrebbe avere uno sviluppo, di tipo stagionale, connesso con le zone turistiche dei lidi ravennati.

La vicinanza del contiguo aeroporto di Rimini, adeguatamente attrezzato sotto il profilo di impianti e di infrastrutture, esclude lo scalo di Ravenna anche se potenziato da qualsiasi ipotesi di utilizzazione commerciale con voli di linea o charters.

AEROPORTO DI REGGIO EMILIA.

L'aeroporto demaniale di Reggio Emilia, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Bologna, ora interessato da attività di aviazione generale (aeroclub paracadutismo, aerotaxi) si stā avviando a divenire polo minore di traffico commerciale, nell'intento di agevolare gli operatori locali del settore commerciale e industriale. A tal proposito si è già costituito un apposito Consorzio(non ancora operativo) per la gestione dello scalo. E' quindi da registrare una mutazione in corso dell'originaria ristretta valenza locale dello scalo, in risposta a esigenze emergenti dell'habitat socio - economico circostante.

AEROPORTO DI RIETI.

L'aeroporto demaniale di Rieti, ricadente nella giurisdizione della D.C.A. di Roma - Urbe, è aperto al traffico dell'aviazione generale.

E' sede del locale aeroclub; in esso si svolge un'intensa attività di scuola di volo soprattutto a vela e varie importanti manifestazioni aeree sportive.

Non si intravedono segni indicatori di possibili variazioni delle attività in atto.

AEROPORTO DI ROMA - Urbe.

L'aeroporto demaniale di Roma Urbe, sede di D.C.A., è aperto al traffico dell'aviazione generale. Vi operano un aeroclub e varie società di lavoro aereo (aerotaxi, pubblicità, aerofoto ecc.) con un numero di movimenti aerei ragguardevole.

Quasi incastonato nel tessuto periferico nord della città, lo scalo di Roma-Urbe svolge un definito importante ruolo minoritario che non pare suscettibile di sensibili modificazioni sia per la vicinanza degli scali di Roma-Fiumicino e di Roma-Ciampino, sia per la limitatezza delle strutture aeroportuali e degli spazi disponibili per il loro eventuale ampliamento. Nondimeno esistono proposte per la ristrutturazione dell'aeroporto con la costruzione di una nuova pista e di relative strutture, in grado di accogliere l'intera aviazione generale gravitante sulla capitale.

AEROPORTO DI SALERNO.

L'aeroporto demaniale di Salerno, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Napoli, è aperto al traffico dell'aviazione generale. Vi si svolgono attività di turismo, anche di volo, lavoro aereo e paracadutismo. Lo scalo è al servizio del bacino di utenza formato da Salerno e dalla zona Amalfitana.

AEROPORTO DI SIENA.

L'aeroporto demaniale di Siena, ricadente nella D.C.A. di Firenze, è aperto al traffico dell'aviazione generale. Le attività che vi si svolgono sono quelle di turismo, scuola di volo, paracadutismo.

La gestione dei servizi aeroportuali è curata da un apposito Consorzio. Ai vari interventi effettuati sullo scalo, per potenziare specialmente le infrastrutture di volo, non hanno finora fatto riscontro apprezzabili crescite delle attività aeroportuali.

AEROPORTO DI TARANTO.

L'aeroporto demaniale di Taranto, ricadente nella circoscrizione di Brindisi, è aperto al traffico dell'aviazione generale.

In passato è stato sede di collegamenti aerei regolari di linea, da vari anni non più effettuati, quantunque l'aeroporto sia stato dotato di adeguate strutture per la ricezione di aerei e di passeggeri.

AEROPORTO DI TARQUINIA.

Lo scalo demaniale di Tarquinia è chiuso al traffico aereo.

Non si registra alcun interesse alla utilizzazione dell'impianto aeroportuale, ormai fatiscente. Si ritiene pertanto che lo scalo possa essere dismesso e la relativa area essere destinata ad altre più adeguate utilizzazioni.

AEROPORTO DI THIENE.

L'aeroporto privato di Thiene, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Verona, è aperto al traffico dell'aviazione generale.

Vi operano gli aeroclubs di Thiene e di Vicenza.

Lo scalo ha una valenza locale.

Il Comune di Thiene, proprietario dello scalo, ha affidato la gestione aeroportuale a un'associazione tra tutti gli operatori dell'aeroporto. Nonostante la recente realizzazione di alcuni manufatti e di un piazzale sosta aeromobili e il progetto di rifacimento e di prolungamento della pista, l'aeroporto è destinato a conservare l'attuale tipologia di traffico.

AEROPORTO DI TORINO - AERITALIA.

E' un aeroporto privato, aperto al traffico turistico internazionale, ubicato in area semiurbana e gestito dal locale aeroclub. Sull'aeroporto opera anche una succursale della Scuola di paracadutismo ANP d'I di Pavia. Lo scalo in questione costituisce un nucleo operativo di estrema rilevanza per i residenti di Torino e provincia, in quanto offre ampia facoltà di scelta agli appassionati del volo, che possono operare in strutture idonee.

Il ruolo dell'aeroporto, data anche la contigua presenza dello scalo maggiore di Torino-Caselle, non può che continuare ad essere quello in atto.

AEROPORTO DI TORTOLI'

L'aeroporto privato di Tortolì, ricadente nella giurisdizione della D.C.A. di Olbia C.S., è collegato, durante la stagione estiva, con voli charter ai principali scali del centro nord Italia e sporadicamente con alcuni aeroporti di Svizzera, Austria e Germania.

L'aeroporto assolve quindi a una funzione di supporto ai movimenti turistici volti verso l'area della Sardegna centro-meridionale, servita da una rete di collegamenti stradali e ferroviari alquanto precari.

La locale Società di gestione aeroportuale ha allo studio l'istituzione di collegamenti aerei con Cagliari e con Roma, assai utili per rimuovere le attuali condizioni di isolamento della zona.

L'ubicazione dello scalo in un'area centrale della Sardegna potrebbe infine consentire lo svolgimento di alcune attività aeree minori molto importanti quali i servizi di soccorso, le azioni antincendi e la sorveglianza ambientale.

AEROPORTO DI TRAPANI

L'aeroporto demaniale di Trapani, ricadente nella D.C.A. di Palermo P. Raisi, è aperto al traffico commerciale e di aviazione generale. E' collegato con servizi regolari di linea agli aeroporti di Pantelleria e di Palermo, svolgendo in tal modo una funzione di notevole rilievo sociale per le popolazioni sia locale che isolana, diversamente non ben servite sotto il profilo della facilità delle comunizzazioni.

Lo Stato, avendo già fatto in passato cospicui investimenti per il potenziamento delle strutture, ha di fatto riconosciuta e sostenuta la valenza sociale dello scalo.

Non sono prevedibili altre diverse utilizzazioni dello scalo, in aggiunta a quelle in atto.

AEROPORTO DI TRENTO.

L'aeroporto privato di Trento, appartenente alla Provincia autonoma di Trento e ricadente nell'ambito della D.C.A. di Verona, è aperto al traffico dell'aviazione generale.

La Provincia autonoma di Trento si è fatta promotrice di azioni di tutela e di potenziamento dello scalo, sul quale operano il locale aeroclub e società varie di lavoro aereo.

Non paiono sussistere le premesse per una modifica sostanziale del ruolo che questo aeroporto è destinato a svolgere.

AEROPORTO DI TREVISO.

L'aeroporto demaniale di Treviso, ricadente nella D.C.A. di Venezia, è aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale. La gestione dello scalo è curata da un'apposita Società per azioni AER TRE, costituita dagli Enti Locali. Lo scalo, che in passato ha più volte abbondantemente superato la soglia dei 100.000 pax/annuo, ha visto nel '94 il traffico più che dimezzato, attestato sulle 62.000 unità; analoga tendenza al ribasso si registra anche nel 1995. La Società AER TRE dopo il superamento di una crisi finanziaria, sta ora attuando un piano di rilancio dell'aeroporto, fondato oltre che su autonome iniziative di sviluppo, sulla integrazione operativa e societaria con la contigua Società di gestione dell'aeroporto di Venezia .

In tale ottica lo scalo di Treviso intende svolgere e sviluppare in coordinamento con quello di Venezia un ruolo non secondario nel traffico aereo charter e in quello del trasporto FULL CARGO, in previsione dello sviluppo dei rapporti commerciali con i Paesi dell'Est.

AEROPORTO DI VAL BREMBO.

L'aeroporto di Val Brembo, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Milano - Malpensa, è aperto al Traffico dell'aviazione generale.

Sullo scalo operano il locale aeroclub e un'associazione volo velista con attività di scuola di volo a vela e di volo a vela .

Lo scalo ha una rilevanza essenzialmente locale, costituente un'attrezzatura di servizio della comunità della Val Brembana.

AEROPORTO DI UDINE.

L'Aeroporto demaniale di Udine, ricadente nell'ambito della D.C.A. Ronchi dei Legionari (Trieste), è aperto al traffico dell'aviazione generale. Vi si svolge attività di turismo, scuolo di volo, volo a vela e paracadutismo.

L'impianto aeroportuale ha quale bacino di utenza Udine e provincia.

AEROPORTO DI VARESE.

L'aeroporto demaniale di Varese, ricadente nella D.C.A. di Milano - Malpensa, è aperto al traffico dell'aviazione generale.

Le attività che vi si svolgono sono: turismo, scuola di volo, paracadutismo e lavoro aereo. La struttura aeroportuale è a servizio del bacino di utenza costituito da Varese e provincia.

AEROPORTO DI VENEZIA LIDO.

L'aeroporto di Venezia - Lido, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Venezia - Tessera, è aperto al traffico dell'aviazione generale. Vi operano due aeroclub con attività di turismo, scuola di volo e paracadutismo. Lo scalo è interessato anche da attività di aerotaxi e di lavoro aereo (traino, striscioni pubblicitari).

La gestione dello scalo è curata dal Consorzio aeroporto Venezia Lido, il quale nell'ottica di recupero tecnico funzionale e di sviluppo dell'aeroporto ha fatto redigere un "Master plan" nonchè un piano di primi interventi sulle strutture e un piano di relativa gestione economica.

Il costo complessivo per la realizzazione degli interventi prioritari è stato stimato in £. 6/8 miliardi, da ripartire in cinque anni, con la prospettiva di triplicare l'attuale traffico di 13.000 movimenti annui complessivi.

AEROPORTO DI VERCELLI.

E' un aeroporto demaniale aperto al traffico turistico nazionale, ricadente nella D.C.A. di Torino.

Vi opera il locale aeroclub con una scuola di pilotaggio e di paracadutismo. Sul sedime esiste anche un complesso di infrastrutture militari occupato dall'A.L.E.

Nel novembre 1994, in occasione dell'alluvione che colpì le province di CN AT AL e PV l'intero aeroporto fu utilizzato a scopi di protezione civile.

Lo scalo è ubicato alla periferia della città e dispone di spazi che possono avere varie destinazioni, ovviamente compatibili con il traffico aereo.

Si ritiene che le attività in atto sull'aeroporto si manterranno tipologicamente tali anche in futuro.

AEROPORTO DI VERGIATE.

L'aeroporto privato di Vergiate, residente nell'ambito della D.C.A. di Milano - Malpensa, è aperto al traffico dell'aviazione generale. Sede del locale aeroclub, lo scalo è interessato da attività di scuola di pilotaggio, turismo, lavoro aereo, paracadutismo.

Sullo scalo sono effettuati i collaudi degli aeromobili prodotti nelle contigue officine della SIAI M. S.p.A. proprietaria dello scalo stesso. Non si prevedono modifiche all'attuale tipologia di traffico in atto nè previsioni di sviluppo di altre utilizzazione dell'impianto aeroportuale.

AEROPORTO DI VERONA - BOSCOMANTICO.

L'aeroporto demaniale di Verona - Boscomantico, ricadente nell'ambito della D.C.A. di Verona - Villafranca, è aperto al traffico dell'aviazione generale. Vi opera il locale aeroclub con attività di turismo, scuola di volo, paracadutismo e aeromodellismo.

Lo scalo riveste una preta valenza locale anche se è stato elaborato dalla Società di gestione S.p.A. Aeroporto V. Catullo un master plan che prevede un notevole potenziamento tecnico-operativo come aeroporto integrato con quello di Verona - Villafranca.

Tale iniziativa, per la cui attuazione sono necessari corposi investimenti, è finora rimasto soltanto allo stadio di studio.

AEROPORTO DI VICENZA

L'aeroporto demaniale di Vicenza, ricadente nella D.C.A. di Verona, è aperto al traffico dell'aviazione generale e recentemente anche a quello commerciale nazionale e infracomunitario.

Il locale aeroclub esplica attività di turismo, scuola di volo, mentre varie società operano nel lavoro aereo (antigrandine, aerofotografia, traini pubblicitari, aerotaxi).

Lo scalo si pone come struttura di servizio d'un bacino di utenza che comprende Vicenza - Schio - Bassano.

Per la gestione dello scalo si è costituita la società "Aeroporti Vicentini" S.p.A.

AEROPORTO DI VITERBO.

L'aeroporto demaniale di Viterbo, ricadente per quanto attiene l'attività civile nell'ambito della D.C.A. di Roma - Urbe, è aperto al traffico dell'aviazione generale. Vi opera il locale aeroclub con attività di turismo, scuola di volo e paracadutismo. Lo scalo ha una specifica valenza locale, quale infrastruttura di servizio per la città di Viterbo e provincia.

AEROPORTO DI VOGHERA.

L'aeroporto demaniale di Voghera, ricadente nella D.C.A. di Torino, è gestito da una Società a partecipazione pubblica, su di esso opera una Impresa di trasporto elicotteristico, l'aeroclub di Voghera e qualche privato.

L'attuale gestione sta attrezzando l'aeroporto per portarlo a livelli commerciali. Al momento non si può che ipotizzare il mantenimento delle attività di aviazione generale in atto.