

- 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