

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 indicatorio, 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, Tortoli.
- **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, Tortoli.
- **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.