

10. LE NUOVE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI PROGRAMMATE

10.1 AEROPORTO DI VITERBO

La veloce evoluzione dell'aeroporto di Ciampino, dal 2003 a oggi, dovuta al forte incremento dei voli charter e "low cost", connessa ai disagi ambientali provocati alla cittadinanza delle zone limitrofe e ai limiti infrastrutturali dell'aeroporto stesso, hanno messo in evidenza la necessità di individuare un terzo scalo laziale, in grado di sostituire Ciampino come aeroporto low cost regionale. Le ipotesi esplorate in sede istituzionale, dopo ampia analisi, hanno portato all'individuazione dell'aeroporto di Viterbo, come sito con le migliori caratteristiche per svolgere il ruolo atteso rispetto agli altri siti individuati (Frosinone, Guidonia, Latina e Rieti).

A partire dalla definitiva localizzazione del futuro terzo scalo laziale, si sono concretizzati una serie di accordi e intese interistituzionali finalizzate alla pianificazione e programmazione degli interventi necessari e alla definizione delle competenze, di cui si riportano a seguire i punti salienti.

- 31 gennaio 2008: Atto d'intesa programmatica tra Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e Regione Lazio, che individua Viterbo quale sede di aeroporto aperto al traffico civile commerciale in grado di accogliere la delocalizzazione del traffico aereo di Ciampino;
- 10 settembre 2008: atto di intesa programmatica tra ENAC e la società ADR - Aeroporti di Roma, relativa alle attività preparatorie per la concessione della gestione aeroportuale dell'Aeroporto di Viterbo. Il protocollo definisce le fasi propedeutiche per la progettazione del nuovo aeroporto. Il nuovo scalo aeroportuale andrà a sostituire quello di Roma Ciampino per accogliere nei prossimi 10 anni, circa dodici milioni di passeggeri ogni anno.
- 30 aprile 2009: la Giunta Regionale esprime il consenso alla firma dell'Intesa Generale Quadro Governo-Regione sulle grandi opere e che a partire dal 2009 e fino al 2013 metterà in campo investimenti per strade, aeroporti, porti e ferrovie per un importo superiore ai 3 miliardi di euro. Tra le principali previsioni contenute nell'accordo:
 - completamento del raddoppio della linea ferroviaria regionale Roma - Civitavecchia - Viterbo, tra le stazioni di S. Oreste e Viterbo e realizzazione della nuova linea in doppio binario tra Bagnaia e Viterbo Aeroporto;
 - conferma della scelta di Viterbo quale sede di aeroporto aperto al traffico civile e commerciale da realizzarsi e finanziarsi ai sensi della Legge 443/2001, (Legge Obiettivo) nelle prossime programmazioni finanziarie dello Stato relativamente al periodo 2009-2013, tenuto conto dei risultati del lavoro svolto dalla Cabina di Regia istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Figura 10.1 – L'aeroporto di Viterbo allo stato attuale

10.1.1 Inquadramento territoriale

Attualmente l'aeroporto di Viterbo è uno scalo militare aperto al traffico civile, situato a 3 km a nord-ov est dal centro della città omonima. L'ingresso è ubicato lungo la provinciale Tuscanese, a brevissima distanza dagli stabilimenti termali, dalle sorgenti idrominerali (Bulicame e altre), dall'orto botanico dell'Università della Tuscia e dalla necropoli etrusca di Castel d'Asso. L'area insiste nel sistema morfologico collinare compreso tra i monti Volsini ed i Monti Cimini, in un contesto a prevalente utilizzo agricolo denominato Piano di Viterbo. Il sito a disposizione dell'aeroporto ha una estensione che supera i 250 ettari, con a disposizione ulteriori 100 ettari.

Tutta l'area, situata a circa 300 metri sul livello del mare, dal punto di vista orografico si presenta abbastanza pianeggiante e libera da ostacoli significativi sia naturali che artificiali. Il terreno in superficie è tufaceo misto a pozzolana con abbondante presenza di materiale calcareo in profondità. Queste caratteristiche rendono il terreno adatto a sopportare carichi rilevanti e permettono, altresì, un drenaggio efficace senza la formazione di zone fangose con presenza di acque stagnanti. La visibilità ha un andamento prevalentemente stagionale, saltuariamente in autunno/inverno si presentano delle nebbie e delle foschie che normalmente si dissolvono nell'arco della mattinata; la visibilità è ottima nei rimanenti mesi dell'anno.

L'aeroporto attuale è dotato di un sistema di 3 piste di volo, con orientamento compatibile con l'orientamento costante del vento: N-NE/S-SW.



Figura 10.2: Stato di fatto rete ferroviaria e stradale, 2009

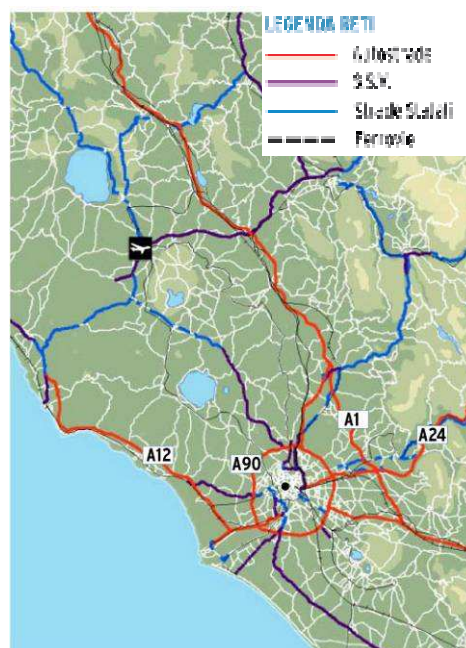
Rete viaria attuale

L'accesso all'aeroporto, avviene attraverso strade locali che si collegano alla SS 675. L'attuale sistema di accesso a Viterbo è definito da una rete di strade statali e autostrade con diverse caratteristiche e velocità. Le strade principali di collegamento tra Roma e Viterbo sono:

- SS 675 Orte-Viterbo: collega Viterbo con l'autostrada A1 Milano-Napoli;
- SS 2 Cassia: strada statale Roma-Monterosi – Viterbo;
- SS 1 Aurelia Bis fino a Civitavecchia (da Vetralla): è una strada ordinaria fino al collegamento con la statale 675 Orte-Viterbo.

Per garantire accessibilità dall'area metropolitana allo scalo Viterbo sono stati previsti i seguenti interventi di potenziamento viario:

- Completamento della SS 675 "Umbro Laziale" Orte-Civitavecchia compreso il tratto Civitavecchia-Vetralla.
- Allargamento a due corsie della Cassia nel tratto Monterosi-Viterbo.
- Ripristino della viabilità locale.



Bacino di traffico: isocrone di accessibilità su gomma

L'aeroporto di Viterbo, allo stato attuale presenta isocrone di accessibilità allungate in direzione nord-sud determinate principalmente dalla presenza dall'Autostrada A1 Milano-Napoli e, verso sud, dall'Autostrada A12 per Genova.

Tali infrastrutture fanno sì che l'aeroporto sia collegato con Roma in circa 90'. Circa 150.000 residenti (pari al 3% del totale sui 90') ha la possibilità di raggiungere l'aeroporto in meno di 30', mentre circa 640.000 (pari al 13%) in un tempo compreso tra i 30' e i 60' e oltre 4.200.000 (pari all'84%) in un tempo che va dai 60' ai 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

Per quanto riguarda la superficie territoriale relativa alle 3 macro-fasce, risulta che la prima ha un'estensione di circa 1.300 kmq (pari all'8%), la seconda di circa 5.100 kmq (pari al 31%) e la terza circa 10.100 kmq (pari al 61%).

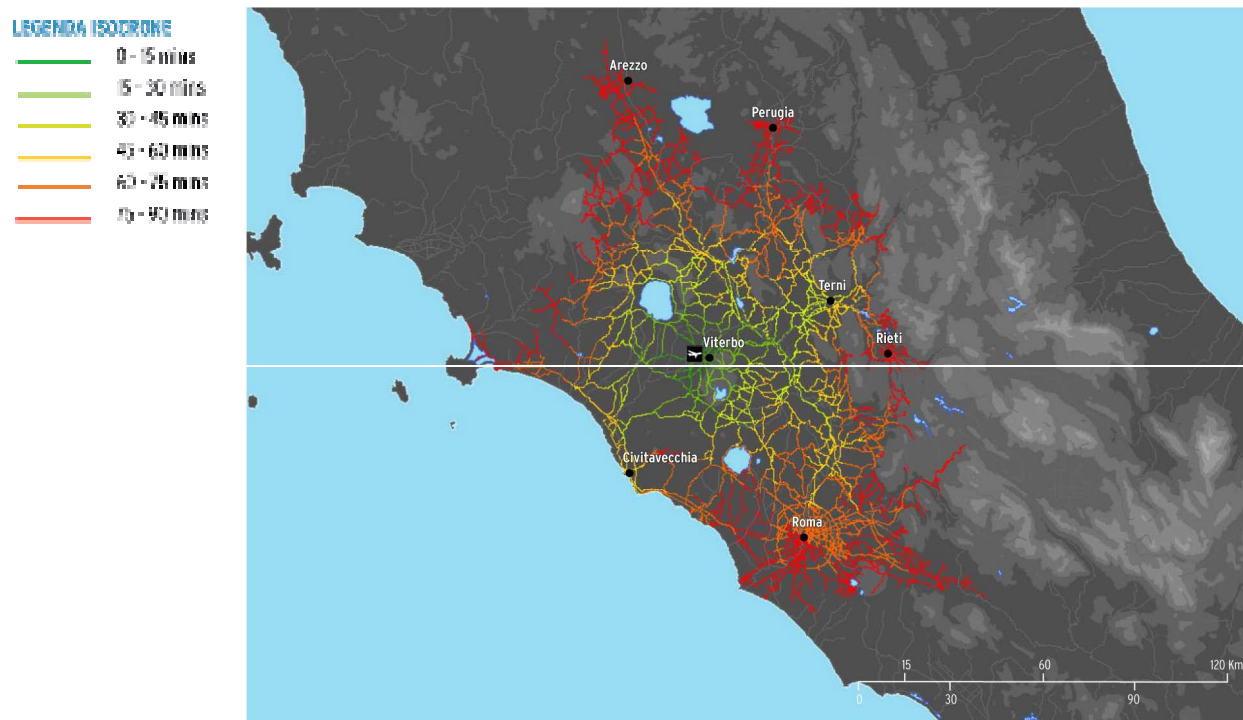


Figura 10.3 – Isocrone di accessibilità su gomma

Rete ferroviaria attuale

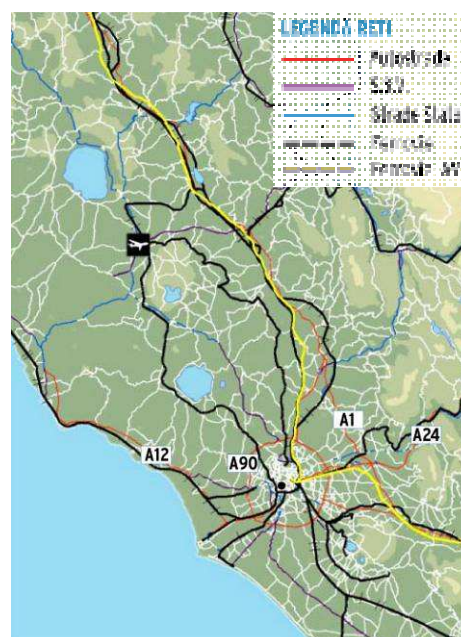
La rete ferroviaria ha una lunghezza totale di 1.217 Km di cui 1.105 Km elettrificati e 111 Km non elettrificati.

L'attuale infrastruttura ferroviaria che collega Roma e Viterbo è una rete composta dalle seguenti linee:

- FR 3 Roma-Cesano-Viterbo che opera sulla linea Roma-Capranica-Viterbo.
- Ferrovia Viterbo-Roma (via Orte) collega la stazione di Viterbo con le stazioni Tiburtina e Termini con un cambio a Orte.
- Roma Flaminio-Civita Castellana-Viterbo (Linea Metroroma).

Per garantire accessibilità dall'area metropolitana allo scalo Viterbo sono stati previsti i seguenti interventi di potenziamento ferroviario:

- Miglioramento e raddoppio dei binari nella tratta Cesano – Bracciano.
- Linea ferroviaria FR3 Roma – Viterbo.



Bacino di traffico: isocrone di accessibilità su ferro

La stazione ferroviaria presa in esame è quella cittadina. L'isocrona segue le due linee presenti sul territorio la fascia di accessibilità dei 60 minuti arriva a comprendere i Comuni di Sant'Oreste, Terni e Orvieto, mentre la fascia dei 30 minuti raggiunge i Comuni di Roma, Spoleto, Todi e infine Bracciano.

La distribuzione della popolazione in grado di raggiungere la stazione di riferimento in meno di 60 minuti risulta fortemente sbilanciata nella seconda macrofascia (30-60'), che concentra il 95% (pari a 3.000.000 unità) del totale dei residenti; la prima macrofascia (0-30') raccoglie soltanto 170.000 abitanti (5%, dati ISTAT 2008). La distribuzione di 1.200.000 addetti è la medesima, con il 5% (60.000 unità) nella prima macrofascia e il 95% nella seconda. Il territorio in analisi risulta suddiviso in maniera diseguale, anche se con differenze attutite: la prima macrofascia ricopre il 15% del totale (700 kmq), mentre la seconda il restante 85% (4.000 kmq).

LEGENDA ISOCRONE

- 0-15 mins
- 15-30 mins
- 30-45 mins
- 45-60 mins
- 60-75 mins
- 75-90 mins

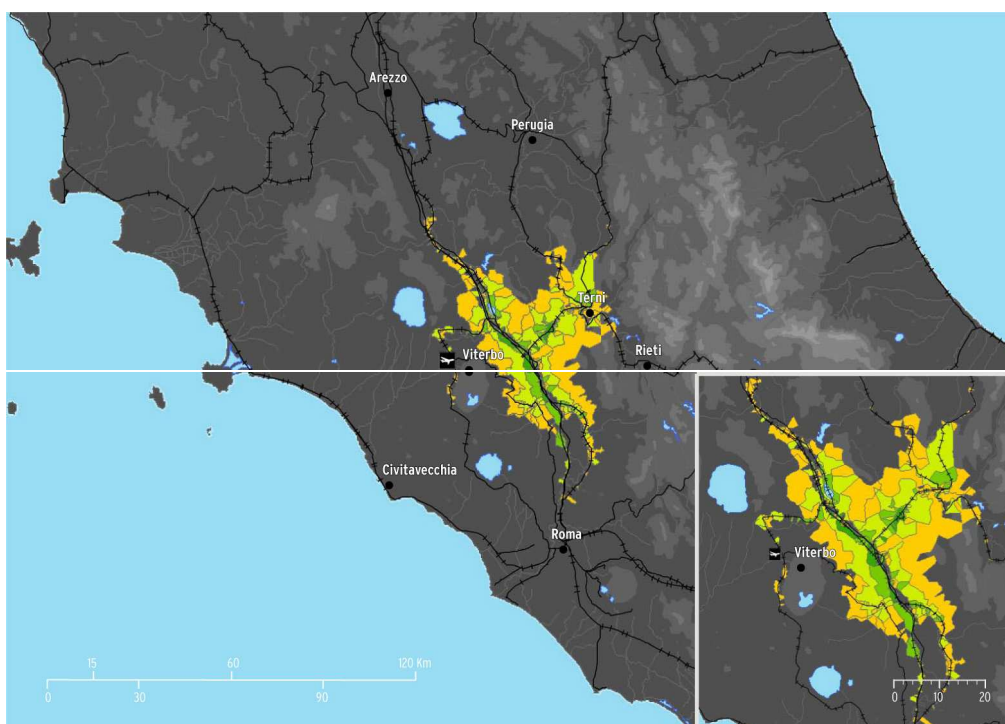


Figura 10.4 – Isocrone di accessibilità su ferro

10.2 AEROPORTO DI GRAZZANISE

In considerazione del forte trend di crescita del traffico aereo campano e del delicato rapporto dello scalo di Capodichino con il contesto urbano, da tempo le istituzioni locali e l'ENAC hanno preso atto che il traffico aereo campano non può continuare a basarsi sul solo scalo di Capodichino, che presenta forti limiti di sviluppo - soprattutto di carattere ambientale - ma che sia necessario realizzare un nuovo aeroporto in grado di rispondere efficacemente alla futura domanda di traffico. È stato così individuato l'attuale aeroporto di Grazzanise come sito ottimale per lo sviluppo del nuovo scalo. Si riportano a seguire una sintesi dei principali passaggi istituzionali in merito.

- 18 dicembre 2001: è stato firmato tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Campania l'Intesa istituzionale quadro per la definizione degli interventi infrastrutturali che "rivestono il carattere di preminente interesse nazionale". Tra essi, al punto 4, viene definito il "Sistema aeroportuale campano, articolato secondo specializzazioni funzionali, per il quale si riconosce l'esigenza di un gestore unico e si individuano gli interventi più significativi in quelli che seguono:
 - lo sviluppo, attraverso uno specifico protocollo di intesa, dell'aeroporto di Grazzanise nel contesto del sistema aeroportuale campano, coerentemente con le risultanze dello studio di fattibilità promosso dalla Regione Campania;
 - la realizzazione di un nuovo sistema di raccordi stradali che colleghino il nodo autostradale con l'impianto aeroportuale di Capodichino;
 - il completamento degli interventi strutturali aeroportuali e la realizzazione di collegamenti stradali e ferroviari tra l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano e la rete infrastrutturale dell'area, da un lato l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e dall'altro la linea metropolitana suburbana Salerno-Pontecagnano."
- 21 dicembre 2001: (legge Obiettivo) prevede un sistema basato su 3 poli principali, grazie alla realizzazione dell'aeroporto internazionale di Grazzanise, l'ulteriore adeguamento di Napoli-Capodichino e il potenziamento di Salerno-Pontecagnano.
- 16 luglio 2009: ENAC e GESAC (società di gestione dell'aeroporto di Napoli) convengono, mediante un atto di intesa per la concessione di gestione aeroportuale del nuovo aeroporto di Grazzanise, quanto segue:
 - ENAC riconosce la GESAC, già titolare del diritto di ampliamento della concessione totale dell'aeroporto di Napoli Capodichino, come titolare del diritto all'ampliamento della concessione di gestione a seguito di delocalizzazione funzionale del traffico sull'aeroporto di Grazzanise, nonché, successivamente alla sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione tra ENAC e GESAC n.50 del 09 dicembre 2002 per l'affidamento della gestione aeroportuale di Grazzanise.

10.2.1 Il Master plan della Regione Campania (2005)

Nel 2005 la Regione Campania ha approvato un Master plan che prevede un volume di traffico passeggeri al pari a 10 milioni nel 2020 e di 15 al 2030, fino ai possibili 24 milioni del 2043. Per poter accogliere l'aumento di domanda previsto e rendere dunque efficiente e produttivo al massimo il sistema, il Master plan prevede di distribuire funzionalmente il traffico in maniera coordinata fra 3 scali, in modo da costituire un unico grande nodo aeroportuale regionale con più piste. In particolare:

- **Capodichino:** delocalizzando parte del traffico sul nuovo aeroporto di Grazzanise, sarà focalizzato sui voli nazionali e internazionali di tipo business e conserverà un ruolo speciale per i collegamenti charter "incoming" da sottolineare che non sono previsti aumenti del numero massimo di movimenti/ora rispetto a quelli attuali, mentre continueranno gli investimenti per migliorare ancora tecnologie, efficienza e servizi passeggeri;
- **Grazzanise:** dovrà essere realizzato entro il 2012 e sarà un aeroporto di tipo 4E/F, in grado cioè, di ospitare anche i velivoli di maggiori dimensioni come i Boeing 777 e gli Airbus A380; ospiterà principalmente un traffico internazionale-intercontinentale e di tipo turistico nazionale ed intraeuropeo, e potrà costituire per questo un'ideale base per vettori low cost;
- **Pontecagnano:** aprirà in una prima fase con le attuali dimensioni della pista, e successivamente - con gli altri interventi infrastrutturali previsti (in particolare l'allungamento della pista) - potrà assolvere al soddisfacimento della domanda locale, sia business che turistica (inclusi i voli low cost), per voli di linea e charter.

Per strutturare questo sistema complesso, il Master plan calcola un investimento totale di oltre 1,4 miliardi di euro, di cui circa 350 milioni per i collegamenti stradali e ferroviari (a carico di Stato e Regione), e circa 1,1 miliardi per le infrastrutture aeroportuali, di cui 549 milioni a carico dei soggetti pubblici e 535 milioni a carico di GESAC.

10.2.2 Inquadramento territoriale

L'aeroporto di Grazzanise attualmente è una base aerea interessata esclusivamente da traffico aereo di tipo militare aperta al traffico civile, sebbene in passato abbia ospitato, per motivi di carattere eccezionale, alcune operazioni di volo civili con aerei commerciali di limitate dimensioni.

Lo scalo è ubicato a Sud dell'omonima cittadina nella provincia di Caserta. L'area circostante, sulla quale è costituito un vincolo di servitù militare pari a circa 2.000 ettari, non è edificata in maniera significativa; l'area rientra nella pianura di Caserta, attualmente interamente bonificata ed attraversata nella parte centrale dal fiume Volturno, occupata in gran parte da aziende agricole.

Dal punto di vista geologico, l'area di insediamento cade in una zona di colmata di una area paludosa in cui Fiume Volturno ha depositato materiali argillosi e limosi specialmente negli ultimi tre secoli.

Il sito di Grazzanise ha dimostrato di possedere le potenzialità per accogliere il nuovo aeroporto civile, e gli sviluppi della pista tali da garantire l'atterraggio di qualsiasi aeromobile nonché di quelli appartenenti alla classe dei mega-aerei (VLA) in fase di sviluppo.

Con la realizzazione di una nuova pista orientata nel modo più confacente alle esigenze del traffico commerciale, lo scalo avrebbe la capacità di servire 45 movimenti aerei/ora, cui corrisponde un valore caratteristico del traffico annuo passeggeri compreso tra 12,5 e 17 milioni di arrivi+partenze ed un limite superiore stimato intorno ai 20 milioni di passeggeri (vedi figura in basso, tratta dallo studio di prefattibilità della GESAC).

Data la disponibilità di spazi nell'area di Grazzanise per la realizzazione del terminal, dei parcheggi e delle altre infrastrutture accessorie, lo sviluppo dell'aeroporto non presenta limitazioni neanche dal punto di vista land side.

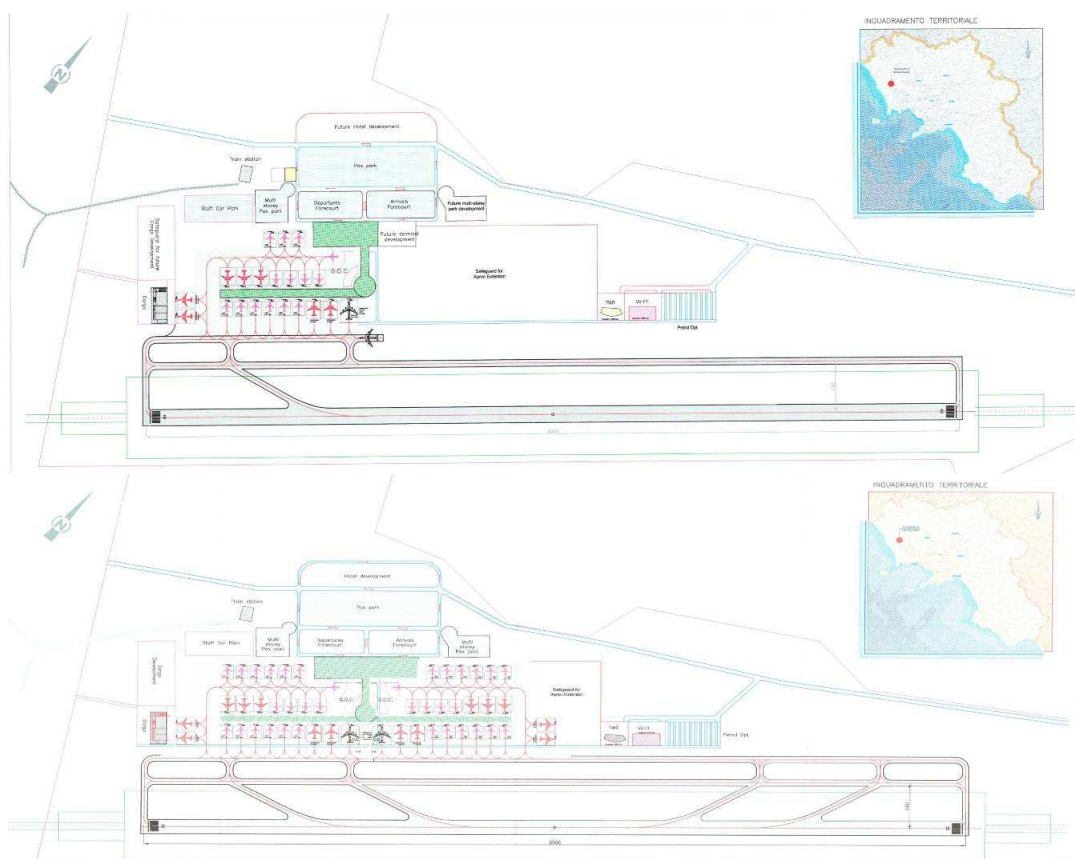
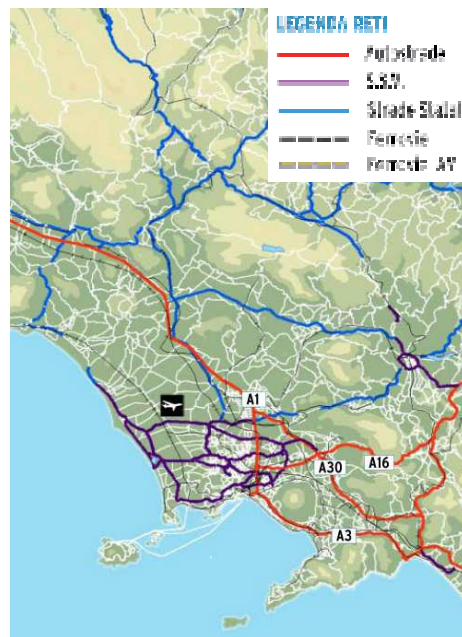


Figura 10.5 - L'ipotesi di massima di sviluppo dell'aeroporto di Grazzanise, 1^a e 2^a fase

Rete viaria attuale

L'arteria autostradale più vicina all'area dov'è ubicato l'aeroporto di Grazzanise è l'autostrada A1 Milano-Napoli; per chi proviene da Nord l'uscita da utilizzare è quella di Capua. Da tale svincolo, il percorso più breve per raggiungere lo scalo in termini di tempo di viaggio, è quello che impegna la SS 7 "Appia" fino all'abitato di Capua per 7 km e quindi la SS 264 fino al sito dell'aeroporto per ulteriori 14 km. Per chi sia diretto all'aeroporto di Grazzanise provenendo da Sud sull'autostrada A1, l'uscita da utilizzare è lo svincolo di Caivano, che consente di passare dalla A1 alla SS 7 bis diramazione (Asse di Supporto), da percorrere in direzione Ovest per circa 22 km fino al comune di Villa Literno; di qui, mediante un altro svincolo a rami falsati, si imbecca in direzione Nord via S. Maria a Cubito, la quale conduce, dopo circa 5 km, all'aeroporto di Grazzanise. Oltre all'autostrada A1, per raggiungere l'aeroporto di Grazzanise è disponibile un'altra arteria di grande comunicazione su giacitura Nord-Sud; si tratta della SS 7 quater (Domitiana), che dal confine regionale con il Lazio attraversa la fascia costiera delle province di Caserta e di Napoli ed arriva fino a Pozzuoli, dove si innesta direttamente sull'arteria autostradale urbana Tangenziale di Napoli. Lo svincolo da utilizzare per raggiungere lo scalo di Grazzanise è quello di Castelvolturno, grazie al quale è possibile passare sulla SS 264 da percorrere per circa 8 km in direzione Est fino ad arrivare all'aeroporto.



Bacino di traffico: isocrone di accessibilità su gomma

La presenza delle Autostrade A1 (Autostrada del Sole Milano-Napoli), A3 (Napoli-Reggio Calabria), A16 (Autostrada dei Due Mari Napoli-Canosa) e A30 (Caserta-Salerno) ha un notevole effetto sulla conformazione delle isocrone riferite all'aeroporto di Grazzanise, determinandone un allungamento in direzione nord-sud.

Si osserva inoltre come la presenza della dorsale appenninica produca una riduzione dell'accessibilità in direzione est. Il numero di abitanti che risiede entro i 30' dall'aeroporto (dati popolazione ISTAT 2008) è circa 1.300.000 (pari al 23% del totale riferito ai 90'), mentre impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' circa 3.100.000 abitanti (pari al 53%) ed un tempo che va dai 60' ai 90' circa 1.400.000 persone (pari al 24%).

L'estensione relativa alle 3 macro-fasce è pari a circa 1.200 kmq (11% del totale) per la prima, circa 3.200 kmq (pari al 29%) per la seconda e circa 6.700 kmq (pari al 60%) per la terza.

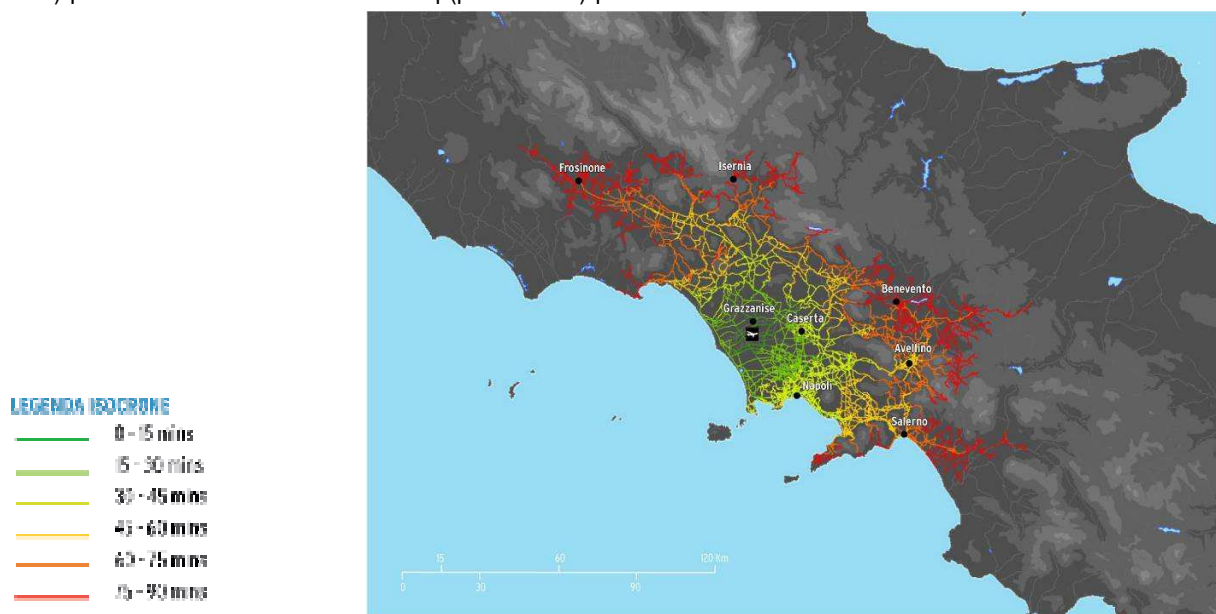


Figura 10.6 – Isocrone di accessibilità su ferro

Rete ferroviaria attuale

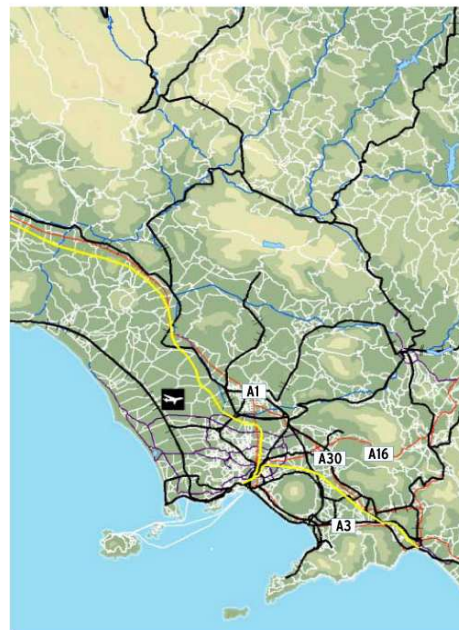
L'area di sedime dell'aeroporto di Grazzanise si colloca tra le due linee ferroviarie che assicurano i collegamenti Nord-Sud della penisola; in particolare, ad Ovest del sito c'è la linea Roma-Formia-Napoli e ad Est la linea Roma-Cassino-Napoli, entrambe elettrificate a doppio binario, con una potenzialità nominale di 220 treni/giorno.

La stazione ferroviaria più vicina all'aeroporto di Grazzanise è quella di Cancellorosso, lungo la linea Roma-Napoli via Formia, a circa 5,5 km di distanza dall'area di sedime dell'attuale aeroporto militare.

Delle due linee, entrambi fondamentali per la rete ferroviaria italiana, la prima è dedicata prevalentemente al traffico passeggeri, mentre sulla seconda è rilevante il traffico di treni merci.

Bacino di traffico: isocrone di accessibilità su ferro

La stazione ferroviaria utilizzata come riferimento è quella di Capua. In virtù dell'articolata rete ferroviaria della regione urbana di Napoli, l'accessibilità su ferro è notevole: in meno di trenta minuti sono raggiungibili Caserta, Santa Maria a Vico, Arpaia e Maddaloni ad Est, Marigliano, Sant'Anastasia e Pomigliano D'arco a Sud-Est, Aversa e Casoria a Sud-Ovest, Saprano a Nord-Ovest e Dragoni a Nord.



In sessanta minuti l'area interessata si allarga ulteriormente raggiungendo Napoli e la costiera sino a Torre Annunziata a Sud Est e Monte di Procida a Sud Ovest, Villa Literno e Cellole ad Ovest, Teano a Nord Ovest, Castello Matese a Nord. A Nord Est si raggiungono Cervinara e Apollosa nel Beneventano, mentre nel Salernitano si raggiungono Sarno e Nocera. L'ampia area sopra delineata e l'eccezionale densità abitativa campana fanno sì che la stazione di riferimento di Grazzanise sia raggiungibile da circa 3.900.000 abitanti in meno di un'ora; di questi, circa 700.000 (17%) si trovano nella prima macrofasia (0-30'), mentre i restanti 3.200.000 (83%) ricadono nella seconda (30-60', dati popolazione ISTAT 2008).

LEGENDA ISOCRONE

- 11-15 mins
- 15-30 mins
- 30-45 mins
- 45-60 mins
- 60-75 mins
- 75-90 mins

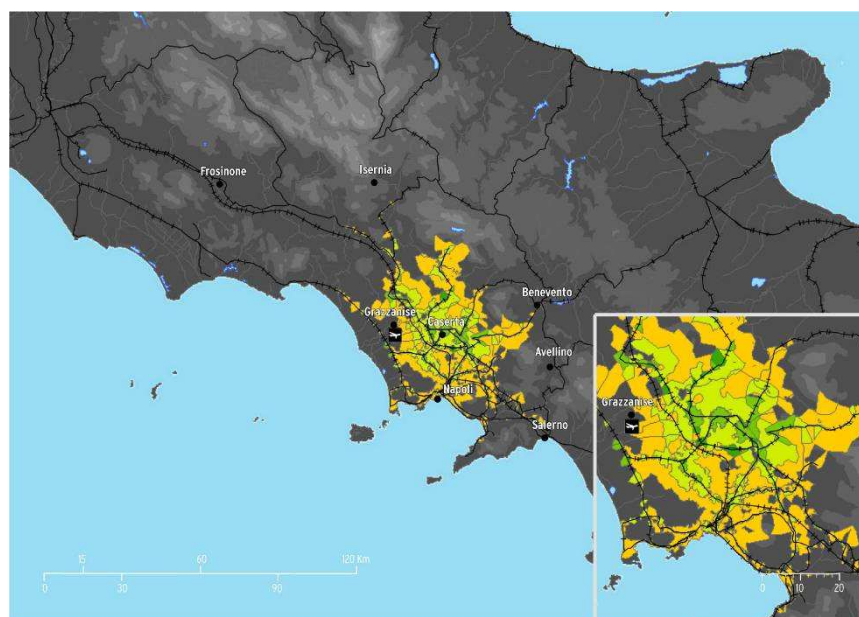


Figura 10.7 – Isocrone di accessibilità su ferro

10.2.3 Interventi di collegamento programmati

Nel 2007 è stato presentato lo studio di fattibilità per la realizzazione del collegamento autostradale tra l'A1, il futuro aeroporto di Grazzanise e la Domiziana, e la variante di Capua. Lo studio prevede la realizzazione di 2 nuove strade:

- Un'arteria con caratteristiche autostradali (due corsie per senso di marcia) di collegamento tra il nuovo svincolo di Capua Sud-Santa Maria Capua Vetere (in costruzione) dell'autostrada A1, e l'asse di supporto all'altezza di Villa Literno (Domiziana), che raggiungerà anche il futuro aeroporto di Napoli-Grazzanise;
- Un'arteria stradale (una corsia per senso di marcia) di collegamento tra la nuova strada di cui al primo punto, e lo svincolo di Capua Nord dell'A1 (cosiddetta "variante di Capua").

Nel 2008 è stato firmato il protocollo di intesa tra ANAS, Regione Campania e Provincia di Caserta per la realizzazione della bretella che collegherà lo svincolo di Capua della A1 con la SS 7 bis diramazione (Asse di Supporto) in corrispondenza di Villa Literno; il tracciato di questa nuova arteria si svolgerà, infatti, in prossimità del sito aeroportuale, al quale dovrà essere raccordata garantendo all'aeroporto una connessione diretta con la rete autostradale, oltre che con la rete delle strade regionali di grande comunicazione. L'efficacia della nuova arteria sarà esaltata dalla prevista realizzazione di un collegamento trasversale in senso Est-Ovest che la collegherà al prolungamento della Variante di Caserta ed al nuovo svincolo "S. Maria Capua Vetere" sulla A1.

Un altro importante intervento è previsto dal lato occidentale dell'area di sedime ed è costituito dal prolungamento con caratteristiche autostradali della SS 7 quater variante da Castel Volturno fino ai confini con il Lazio. Un ulteriore collegamento autostradale collegherà le città di Caserta e Benevento attraverso la Valle Caudina; tale arteria, per quanto relativamente lontana dall'area di sedime del nuovo aeroporto, avrà un impatto non trascurabile sulla sua accessibilità in quanto consentirà un notevole potenziamento dei collegamenti con la provincia di Benevento e la Puglia.

Per quanto riguarda invece i collegamenti ferroviari l'insieme degli interventi previsti sulla rete ferroviaria regionale è definito ed inquadrato funzionalmente dal documento di programmazione regionale "Progetto del sistema della Metropolitana Regionale". Di rilievo per l'aeroporto di Grazzanise l'ipotesi di collegamento alla rete ferroviaria RFI sulla linea Roma-Napoli via Formia, presumibilmente nella stazione di Villa Literno.

Si cita, inoltre, l'intenzione della Provincia di Caserta di sviluppare uno studio di fattibilità inerente la realizzazione di un collegamento ferroviario tra Capua, l'aeroporto di Grazzanise e la conurbazione Aversana.

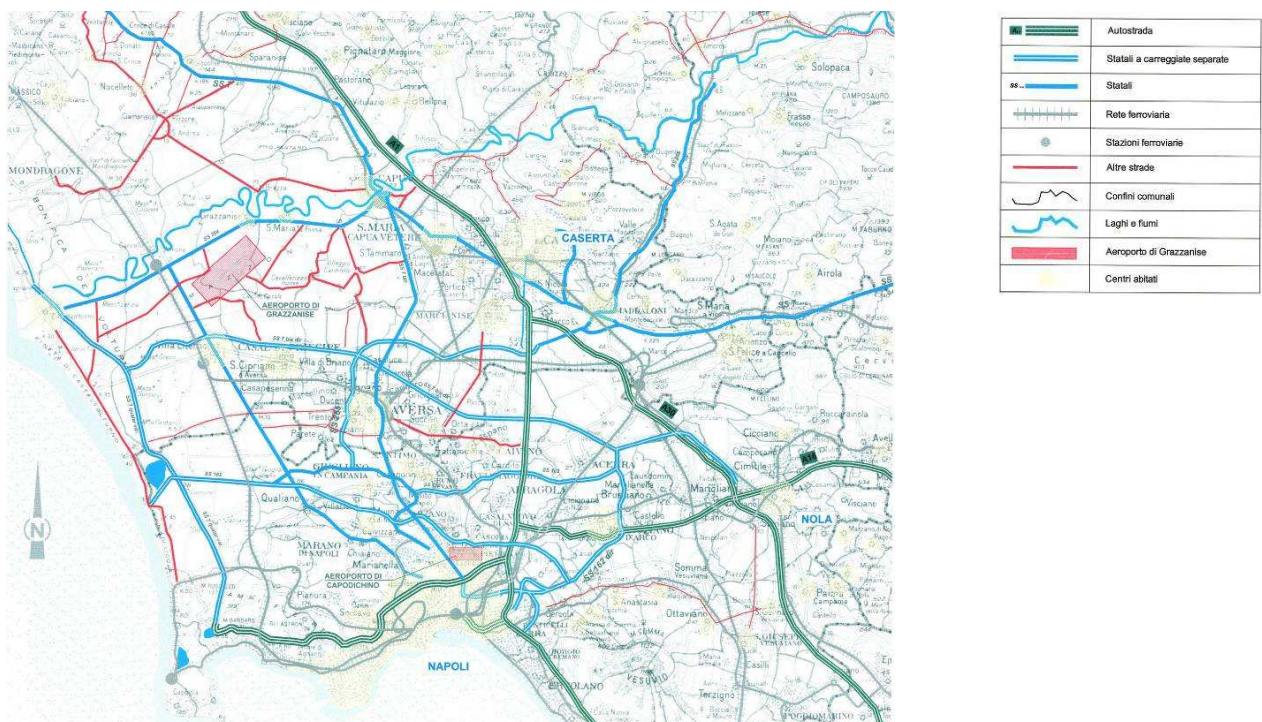


Figura 10.8 – L'aeroporto di Grazzanise nel sistema dei collegamenti esistenti e programmati

11. LA RETE AEROPORTUALE MINORE

11.1 RUOLO E CONSISTENZA DEI PICCOLI AEROPORTI

Oltre ai 47 aeroporti aperti al traffico commerciale di linea, analizzati dal presente studio, in Italia esistono altri 47 aeroporti civili minori (vedi fig. 11.2), che non sono funzionali al grande trasporto di linea, ma svolgono prevalentemente attività di Aviazione Generale, ovvero tutte quelle operazioni di aviazione civile che non sono comprese nel trasporto aereo commerciale (trasporto di persone e cose a pagamento). A questi se ne aggiungono altri 8 militari ma aperti al traffico civile (vedi fig. 11.1), tra cui Viterbo e Grazzanise, individuati come siti per la realizzazione di due nuovi scali. Dei 47 scali civili ve ne sono 4 che sono aperti al traffico commerciale, Biella, Padova, Reggio Emilia e Lucca, ma che non hanno voli di linea.

Questa dotazione, che rappresenta un rilevante patrimonio nazionale, risale prevalentemente agli anni venti, quando il Ministero della Guerra stabilì che ogni provincia dovesse essere dotata di un campo di atterraggio. Molti degli aeroporti minori sono situati in cittadine di piccole e medie dimensioni, ed in molti casi sono caratterizzati da piste in erba, la cui lunghezza supera difficilmente i 1000 metri.

Tali piccoli aeroporti svolgono una rilevante funzione di supporto ai grandi scali. Costituiscono infatti la struttura base per rispondere a diverse esigenze del territorio. In tali scali minori infatti vengono svolte una molteplicità di attività, prevalentemente di carattere sportivo e turistico, ma anche attività di addestramento, di formazione ed attività di supporto alla protezione civile e soccorso aereo.

Di grande rilievo infine le funzioni che tali infrastrutture assolvono, o che potrebbero assolvere, in materia di protezione del territorio e di emergenza, non solo nelle situazioni di calamità naturali, ma soprattutto per la lotta agli incendi, sempre più frequenti nel nostro paese, e più in generale, a tutte quelle forme di controllo del territorio, finalizzate a verificare ed impedire fenomeni quali l'abusivismo edilizio, le discariche non autorizzate o altre forme di aggressione del territorio. Oltre a ciò gli scali minori possono essere utilizzati anche per le emergenze sanitarie, per il trasporto rapido di organi da trapianto.

Nel complesso la rete degli aeroporti minori all'interno del più generale sistema aeroportuale, svolge un ruolo importante, alla scala regionale. I piccoli aeroporti infatti rappresentano i punti più capillari di un servizio a rete costituito dagli aeroporti di categoria superiore e costituiscono un sistema di riferimento per le attività economiche della zona interessata, con particolare riferimento alle attività legate al turismo.

Tale rete può costituire dunque un valido strumento di sviluppo dell'economia locale, se integrato nelle politiche di governo e trasformazione del territorio.

In relazione al traffico operato si contano 8 scali che hanno registrato movimenti aerei da 10 a 25 mila unità annue, (Roma Urbe, Trento, Torino Aerialia, Padova, Biella, Milano Bresso, Verona Boscomantico, Thiene), 16 scali che hanno gestito da 1000 a 10mila movimenti e 23 meno di 1000 movimenti.

In termini di passeggeri trasportati invece si rilevano gli scali di Biella (29 mila pax), Trento (15 mila), Lucca e Thiene con circa 10mila.

n.	NOME	Movimenti 2008	Passeggeri 2008		Macrobacino
1	Cervia			Emilia Romagna	CENTRO NORD
2	Frosinone			Lazio	CENTRO
3	Grazzanise			Campania	SUD
4	Guidonia			Lazio	CENTRO
5	Latina			Lazio	CENTRO
6	Piacenza San Damiano	245	527	Emilia Romagna	CENTRO NORD
7	Sarzana Luni			Liguria	NORD OVEST
8	Viterbo			Lazio	CENTRO

Figura 11.2- Aeroporti militari aperti al traffico civile privato

n.	NOME	Movimenti 2008	Passeggeri 2008		Macro bacino
1	Alessandria	1.188	514	Piemonte	NORD OVEST
2	Alzate Brianza	n.d	n.d	Lombardia	NORD OVEST
3	Aquino	n.d	n.d	Lazio	CENTRO
4	Arezzo	4.541	950	Toscana	CENTRO NORD
5	Asiago	1.938	541	Veneto	NORD EST
6	Belluno	1.174	95	Veneto	NORD EST
7	Biella Cerrione	15.846	28.917	Piemonte	NORD OVEST
8	Calcinate del Pesce	n.d	n.d	Lombardia	NORD OVEST
9	Capua	1.500	n.d	Campania	SUD
10	Carpi Budrione	n.d	n.d	Emilia Romagna	CENTRO NORD
11	Casale Monferrato	964	n.d	Piemonte	NORD OVEST
12	Como Idroscalo	n.d	n.d	Lombardia	NORD OVEST
13	Cremona Migliaro	3.798	1.208	Lombardia	NORD OVEST
14	Fano	986	n.d	Marche	CENTRO
15	Ferrara Aguscello	n.d	n.d	Emilia Romagna	CENTRO NORD
16	Ferrara San Luca	n.d	n.d	Emilia Romagna	CENTRO NORD
17	Foligno	2.081	n.d	Umbria	CENTRO
18	Gorizia	2.368	n.d	Friuli	NORD OVEST
19	L'Aquila Preturo	n.d	n.d	Abruzzo	CENTRO
20	Legnago	n.d	n.d	Veneto	NORD EST
21	Lucca Tassignano	6.400	9.892	Toscana	CENTRO NORD
22	Lugo di Romagna	n.d	n.d	Emilia Romagna	CENTRO NORD
23	Mantova	n.d	n.d	Lombardia	NORD OVEST
24	Massa Cinquale	9.440	7.940	Toscana	CENTRO NORD
25	Milano Bresso	15.156	n.d	Lombardia	NORD OVEST
26	Modena	n.d	n.d	Emilia Romagna	CENTRO NORD
27	Novi Ligure	6.542	n.d	Piemonte	NORD OVEST
28	Oristano Fenosu	529	704	Sardegna	SUD
29	Padova	18.262	5.873	Veneto	NORD EST
30	Palermo Boccadifalco	2.567	48	Sicilia	SUD
31	Pavullo nel Frignano	n.d	n.d	Emilia Romagna	CENTRO NORD
32	Ravenna	n.d	n.d	Emilia Romagna	CENTRO NORD
33	Reggio Emilia	n.d	n.d	Emilia Romagna	CENTRO NORD
34	Rieti	n.d	n.d	Lazio	CENTRO
35	Roma Urbe	25.498	n.d	Lazio	CENTRO
36	Thiene	11.138	9.471	Veneto	NORD EST
37	Torino Aerialia	22.373	4.342	Piemonte	NORD OVEST
38	Trento Mattarello	22.582	15.242	Trentino Alto Adige	NORD EST
39	Udine Campoformido	740	n.d	Friuli Venezia Giulia	NORD EST
40	Valbrembo	n.d	n.d	Lombardia	NORD OVEST
41	Varese Venegono	n.d	n.d	Lombardia	NORD OVEST
42	Venezia S.Nicolò	2.098	1.168	Veneto	NORD EST
43	Vercelli	3.456	930	Piemonte	NORD OVEST
44	Vergiate	n.d	n.d	Lombardia	NORD OVEST
45	Verona Boscomantico	14.590	128	Veneto	NORD EST
46	Vicenza	1.969	3.021	Veneto	NORD EST
47	Voghera Rivanazzano	6.094	1.872	Lombardia	NORD OVEST
	TOTALE	205.818	92.856		

Figura 11.2 - Aeroporti aperti al traffico civile privato

11.1.1 Numero di aeroporti in relazione al territorio e popolazione

In molte sedi, istituzionali e non, si è affermato che in Italia il numero complessivo degli aeroporti, sia aperti al traffico commerciale che al traffico privato, è estremamente elevato, in relazione al territorio e alla popolazione.

In realtà, escludendo gli aeroporti esclusivamente militari, il numero di scali italiani, se rapportati a quelli dei principali paesi europei, appare assolutamente equilibrato.

Infatti in Italia, si registra un aeroporto ogni 600mila abitanti e ogni 3000Kmq, con valori di densità molto minori alla media dei paesi considerati.

Infatti negli altri paesi europei, a parte la Spagna, il rapporto tra numero di aeroporti e popolazione risulta molto più basso (200-300mila), mentre risulta molto più alta la densità territoriale, che passa da 1 aeroporto ogni 561 Km² nei Paesi Bassi, ogni 1000 Km² in Germania, ogni 2000 Km² in Francia, ogni 1200 Km² nel regno Unito.

Paese	Superf. Territoriale Km ²	Popolaz. 2008 Mil. abit.	Traffico 2008 Mil. pax	Aeroporti per Paese n.	Rapporto Abitanti aeroporto abit/apt	Densità territoriale aeroporti Km ² /apt
ITALIA	301.338	60.040.000	133.000.000	101	594.455	2.984
GERMANIA	357.000	82.000.000	185.720.000	355	230.986	1.006
SPAGNA	505.000	45.820.000	203.860.000	79	580.000	6.392
FRANCIA	675.000	64.350.000	147.800.000	326	197.393	2.071
REGNO UNITO	230.000	61.630.000	234.930.000	190	324.368	1.211
PAESI BASSI	41.500	16.480.000	50.410.000	74	222.703	561
DANIMARCA	43.100	5.510.000	24.620.000	42	131.190	1.026
TOTALE	2.152.938	335.830.000	980.340.000	1167	287.772	1.845

Figura 11.3 - Aeroporti e rapporto con popolazione ed estensione territoriale nazionale

11.1.2 Piccoli aeroporti aperti al traffico commerciale, senza voli di linea

Biella

L'aeroporto di Biella è un impianto situato a sud est di Biella, nel comune di Cerrione, accessibile dall'autostrada A4. E' uno scalo privato realizzato nel 1968, gestito dalla "Società Aeroporto di Cerrione" (Sace SpA) e aperto al traffico commerciale, che attualmente non opera voli di linea. Nel passato, nel 1995, è stato attivato un primo collegamento aereo con Roma, sospeso per la insostenibilità dei costi di gestione.

Nel 2008 l'aeroporto di Biella-Cerrione, con circa 29.000 passeggeri movimentati, si è collocato al 4° posto nazionale per il traffico non commerciale o di aviazione generale.

Dispone di una pista di 1500 metri. L'aeroporto dispone di un impianto per radionavigazione di tipo VOR/DME. Ospita un'officina specializzata alla manutenzione degli aerei e una scuola di volo per brevetti elicotteri. Nel 2008 ha registrato quasi 16.000 movimenti aerei ed ha gestito un traffico passeggeri di A.G. pari a circa 29.000 passeggeri.

Padova

L'aeroporto civile di Padova è situato in città, tra l'argine del fiume Bacchiglione e la tangenziale cittadina, in un'area densamente abitata, a circa 3 km dal centro storico di Padova.

Sede del comando della 1^a Brigata Aerea, questo aeroporto è aperto al traffico di voli turistici nazionali e internazionali, voli di linea charter, voli privati di imprenditori, voli commerciali e cargo nazionali ed internazionali nonché voli militari di elicotteri e velivoli leggeri. Oggi l'aeroporto è gestito dalla società "Aeroporto Civile di Padova SpA" e ospita l'Aeroclub di Padova con la sua scuola volo e di volo a vela. Attualmente all'aeroporto di Padova non esistono voli di linea regolari.

L'aeroporto svolge una funzione di rilievo per i voli sanitari e di emergenza per malati gravi e per i trapianti di organi. L'aeroporto infatti è la base di partenza del servizio di elisoccorso del Servizio Urgenze ed Emergenze Sanitarie di Padova. Per tale attività il Ministero dei Trasporti nel 1995 ha riconosciuto l'aeroporto come scalo di interesse sociale per i voli sanitari ed umanitari. Lo scalo dispone di una pista di 1162 in asfalto e di un'altra di 450 in erba. Le possibilità di sviluppo dello scalo sono fortemente limitate dagli insediamenti residenziali circostanti, che costituiscono, oltre che ostacolo fisico all'espansione, motivi di incompatibilità ambientale. Nel 2008 ha registrato 18.000 voli di A.G. con circa 5.800 passeggeri.

Lucca

L'aeroporto di Lucca - Tassignano è posto nel comune di Capannori, nella frazione di Tassignano; lo scalo, aperto al traffico turistico e comunitario, non ospita al momento alcun volo di linea. Nato come campo d'aviazione civile, negli anni trenta è stato utilizzato come base per una scuola di volo militare.

Dismesso dopo il periodo bellico, nel 1961 è stato riaperto al traffico. Attualmente la gestione è affidata alla società "Aeroporto Lucca Tassignano SpA", che svolge attività di Aviazione Generale, servizio agli aeroclub presenti, servizi turistici, lavoro aereo e connessi servizi di protezione civile.

Lo scalo è dotato di una pista di 910 metri di lunghezza in conglomerato bituminoso.

Nel 2008 ha registrato 6.400 voli di A.G. con circa 9.892 passeggeri.

Reggio Emilia

L'Aeroporto di Reggio Emilia nasce storicamente con l'insediamento aeronautico sorto affianco alle celebri Officine Reggiane alle quali era stato affidato, tra gli altri, il compito strategico di progettare e produrre aerei. Dopo essere stato la pista di prova per i prototipi delle Officine Meccaniche Reggiane fino alla Seconda Guerra Mondiale ed una pista da diporto nel secondo dopoguerra, è stato aperto al traffico commerciale nel 1997.

Dopo tale data le infrastrutture esistenti sono state ampliate e potenziate, sono state realizzate nuove attrezzature (officina di manutenzione, luci pista, radioassistenza e deposito carburante) e importanti miglioramenti sono stati apportati nella zona aeroportuale non operativa al fine di mettere a disposizione degli utenti e della cittadinanza in genere un'ampia area verde, così come un'area attrezzata per importanti attività socioculturali. Attualmente dispone di una pista 1450 metri.

Da segnalare la presenza di una efficiente scuola di paracadutismo, una scuola di avvio al volo (ULM) un Aeroclub ed un Flying Club privato.

11.1.3 Gli scali minori con valenza storica

Como Idroscalo

L'Idroscalo Internazionale di Como è un impianto per l'ammarraggio ed il decollo di idrovolanti situato sul lago di Como, nella città di Como, riconosciuto nel sistema aeroportuale nazionale e internazionale negli anni Trenta.

È l'unico idroscalo italiano (a parte quello di Enna attualmente non in uso) e funge da "aeroporto di ingresso", ovvero da scalo obbligato per tutti quegli idrovolanti che giungano in Italia da paesi extra-CEE. Esso è definito "Internazionale" perché vi si svolgono le funzioni di Dogana e Polizia di frontiera. La struttura appartiene al demanio statale ed è gestita dall'Aero Club Como.



L'Aero Club, al di là del suo ruolo principale di formazione, svolge una serie di operazioni e servizi a beneficio della comunità in caso di calamità o di eventi estremi di carattere idrogeologico. Oltre al servizio antincendio, espleta attività di monitoraggio del territorio, di ricerca e soccorso, di trasporto di avannotti, e attività di soccorso nautico. Le strutture sulla superficie lacustre sono costituite dalle aree di decollo, ammaraggio e flottaggio degli aerei. Le strutture a terra comprendono anche l'hangar e le palazzine adiacenti, un complesso edificato negli anni '30.

Venezia Lido

L'aeroporto Nicelli è situato sulla punta estrema dell'isola del Lido di Venezia, in un'area di particolare interesse storico-paesaggistico.

Aeroporto storico di Venezia, che ha vissuto una lunga fase di decadenza a seguito del trasferimento progressivo dei voli commerciali prima a Treviso e poi nel nuovo aeroporto di Tessera.

Negli anni '60 si trasferirono anche le Officine Aeronavali di Venezia (OAN), la cui presenza assicurava allo scalo del Lido un intenso traffico di aerei di notevoli dimensioni, e il Presidio Aeronautico Militare.

Passato al demanio civile è stato dato nel 2000 in gestione alla Nicelli spa, che ha avviato un complesso processo di riqualificazione delle infrastrutture aeroportuali, e di restauro dell'aerostazione e dei capannoni storici, sottoposte a vincolo come testimonianze dell'architettura razionalista di inizio secolo. Attualmente ospita la sede dell'aeroclub e da un limitato traffico privato.

Lo scalo è dotato di una pista in erba di 994x45 m e di un eliporto con area di atterraggio in erba di 25x35 m.





Figura 11.4 – L'Aerostazione dell'aeroporto Nicelli di Venezia Lido

Roma Urbe

L'aeroporto dell'Urbe è lo scalo storico di Roma, sito sulla Via Salaria, a pochi chilometri dal centro storico. Nato dall'iniziativa della Cooperativa (poi compagnia) Nazionale Aeronautica, che forniva servizi postali, linee aeree, scuola di volo, fu inaugurato nel 1928 da Mussolini con il nome di "Aeroporto Littorio" e fu base della prima Compagnia di bandiera, Ala Littoria.

Per la sua posizione privilegiata, il "Littorio" visse negli anni trenta una stagione felicissima: fu meta di gare e raduni, base di scuole di volo, punto di partenza e arrivo di autorità e capi di stato, sede di imponenti manifestazioni aeree. Durante la guerra fu sospesa l'attività di volo turistico e sportivo, e lo scalo continuò ad operare intensamente quale base dei Servizi Aerei Speciali (SAS). Nel 1943 l'aeroporto cambiò nome e divenne "Aeroporto dell'Urbe" e nel 1947, ospitò il primo volo di linea italiano del dopoguerra.

Attualmente è sede di aeroclub con annessa scuola di volo a motore e a vela, base per voli turistici e voli di servizio industriale, aerotaxi e protezione civile. Ospita un eliporto e una stazione meteorologica.

Lo scalo, gestito direttamente dall'ENAC, è stato recentemente oggetto di un processo di riqualificazione delle infrastrutture di volo. È stato inoltre realizzato un nuovo eliporto, con relativo raccordo e via di rullaggio per il collegamento con la nuova piazzola di parcheggio elicotteri. Da poco è stata inaugurata la nuova aerostazione, mentre è in corso di realizzazione un edificio polifunzionale. Lo scalo, dotato di una pista di circa 1000 metri, è quello che tra gli aeroporti aperti al solo traffico privato risulta aver gestito il maggior numero di voli di Aviazione Generale, pari a circa 25.400 movimenti.



Figura 11.5 – La nuova aerostazione dell'aeroporto Roma Urbe

Palermo Boccadifalco

L'aeroporto di Palermo-Boccadifalco è lo storico aeroporto della città di Palermo. Posto ai piedi del versante orientale del Monte Cuccio, è uno degli aeroporti più antichi d'Italia.

L'aeroporto rappresenta un sito di notevole interesse storico, culturale ed architettonico per la caratteristica delle infrastrutture aeronautiche che vi si trovano e per la preziosità di un orto botanico e di una villa antica, sede del circolo ufficiali dell'Aeronautica Militare.

Ex base militare oggi ospita all'interno del suo sedime, per lo svolgimento dei rispettivi compiti istituzionali, gli elicotteri dei Carabinieri, della Polizia di Stato, della Guardia di Finanza, della Protezione civile, nonché della stessa A.M.I. e, per operazioni pre-autorizzate, aeromobili Militari, Civili e di soccorso. Nel sedime dell'Aeroporto Militare ha anche sede uno dei più prestigiosi ed antichi Aeroclub d'Italia.

Dal 1° gennaio 2009 l'aeroporto è diventato civile a tutti gli effetti in seguito all'acquisizione da parte dell'ENAC.

A breve, in seguito alla convenzione firmata tra la Regione Siciliana e il Dipartimento Regionale di Protezione Civile, l'aeroporto verrà convertito in base operativa per la Protezione Civile. Ospiterà, la stazione meteorologica e la scuola di formazione per i volontari, che accoglierà personale da tutto il bacino del mediterraneo, nonché Sede dei nuclei elicotteri della Regione Siciliana.

È in elaborazione un progetto per l'ampliamento dell'aeroporto, che prevede il restauro di alcuni edifici storici ed al contempo la costruzione di nuovi edifici che renderanno possibile l'utilizzo turistico dell'aeroporto, inoltre sarà realizzata una Scuola di piloti, una nuova aerostazione, una città della polizia, un centro di radioassistenza. Sarà infine risistemata la pista di volo con riduzione fino a circa 1.100 metri.



Figura 11.6 – L'aeroporto di Palermo Boccadifalco

11.1.4 Gli scali minori con progetti di apertura al traffico commerciale o progetti di specializzazione

Foligno

L'aeroporto di Foligno è un aeroporto civile che svolge attività a supporto del Centro Nazionale di Protezione Civile di Foligno, che nello scalo ha una sua base con una flotta aerea e una scuola piloti. Svolge inoltre attività di turismo aereo e di formazione - istruzione piloti attraverso il locale aeroclub e la scuola di volo, nonché funzioni di supporto alle industrie aeronautiche presenti sul territorio. Lo scalo è anche sede degli elicotteri antincendio della Regione Umbria.

Il Comune di Foligno ha in programma di sviluppare lo scalo per la gestione di voli charter, low cost, aerotaxi e soprattutto per voli cargo a supporto della piastra logistica e centro intermodale in corso di realizzazione nelle vicinanze dello scalo. È prevista a breve la creazione di una società di gestione dell'aeroporto e l'individuazione di un gestore unico aeroporto - piastra logistica/interporto.

A tal fine è stata affidata la procedura per aprire l'aeroporto al traffico commerciale e dal 2003, a seguito di specifica convenzione tra ENAC e Comune di Foligno, è iniziato un processo di ammodernamento e potenziamento dell'aeroporto, a cui partecipano anche privati. È dotato di una pista in cemento con rivestimento in asfalto di 1.660m. Esiste anche una seconda pista, in erba, di 1230m x 30m di lunghezza; sono in costruzione nuovi hangar, l'illuminazione della pista ed altre infrastrutture. È previsto l'allungamento della nuova pista a 2300 m e l'ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili.

L'Aquila Preturo

In seguito al terremoto che ha colpito L'Aquila nel 2009, l'aeroporto ha svolto un ruolo chiave nelle operazioni di soccorso. Inoltre, con la decisione di spostare all'Aquila il vertice dei G8, la struttura è stata ristrutturata e adeguata ed i lavori sono stati estesi anche alla viabilità esterna. In particolare, l'aeroporto è stato dotato di un parcheggio, di un raccordo parallelo alla pista e di nuovi stabili, tra cui la sede ENAV/ENAC; sono stati inoltre installati il PAPI, un NDB e si è provveduto all'illuminazione della pista. Attualmente la pista ha una lunghezza di 1410 metri ed è in asfalto. Ad est della testata 36, si trova la base operativa dell'elisoccorso costituita da una piazzola con il relativo hangar. Sulla struttura operano inoltre anche diverse società di manutenzione aeronautica ed è attiva una stazione meteorologica.

Dopo il G8 l'aeroporto, grazie ai lavori di ampliamento, è stato dichiarato idoneo a ricevere il traffico civile. Nel novembre 2009 la società AVDA S.p.A. (Air Vallé) si è aggiudicata la gestione provvisoria della struttura, a seguito del bando emanato dal Comune dell'Aquila, non ancora affidata.

Capua

L'aeroporto di Capua è una ex base militare situata nel territorio comunale di Capua, a pochi chilometri dal centro cittadino, di recente passato al demanio civile, un tempo sede della scuola di volo dell'Accademia Aeronautica poi trasferita a Forlì nel 1943.

L'Aeroporto, caduto lentamente in declino a causa dello spostamento dell'Accademia e dei successivi riassetti dell'Arma Aeronautica, ha conosciuto quasi esclusivamente un'importanza turistica, grazie alla presenza dell'Aeroclub Città di Capua. Dispone di una Pista di 1100 metri in erba.

Nelle immediate vicinanze sono sorti, in tempi diversi, il Centro Italiano Ricerche Aerospaziali (CIRA) e la caserma Oreste Salomone, sede del Raggruppamento Unità Addestrative dell'Esercito Italiano, incaricato di formare i volontari dell'Arma, sorto sulle ceneri della zona logistica del vecchio aeroporto.

Queste due importanti infrastrutture e la linea ferroviaria ad alta velocità posta in testata pista, hanno di fatto bloccato ogni eventuale ulteriore sviluppo dell'aeroporto.

Recentemente, in considerazione dei vicini insediamenti di TECNAM, OMA SUD e CIRA, sono in corso ipotesi di sviluppo dell'aeroporto di Capua, come scalo dedicato all'industria aeronautica leggera, rispondendo, così, anche al disegno di realizzare un polo produttivo specializzato nell'area.

11.1.5 Altri scali minori

NORD OVEST

Aeroporto	Localizzazione	Gestione/Attività	Infrastrutture
Alessandria	Ai margini della città di Alessandria Nato come aeroscalo per dirigibili	Aeroclub Scuola di pilotaggio	Pista di 640 metri in erba
Verzago-Alzate Brianza	Nelle vicinanze del Lago di Como. Dista 8 Km da Como e circa 40 Km. da Milano	Struttura privata -Aeroclub Scuola di volo a vela	Pista di 600 metri in asfalto
Casale Monferrato	Nei pressi di Casale Monferrato, in località Palazzolo Vercellese	Aeroclub Scuola di volo e paracadutismo. Protezione civile. Aeromodellismo	Pista di 1000 metri in erba
Novi Ligure	Nei pressi di Novi Ligure, in località Pozzolo Formigaro	Aeroclub Scuola di volo a vela	Pista di 1050 metri in erba
Torino Aeritalia	Nel Comune di Collegno È l'aeroporto storico della città, costruito nel 1916	Aeroclub Voli turistici e scuola di volo a vela e a motore e protezione civile	2 piste: 1000 metri in asfalto e 750 metri in erba
Vercelli	Ai margini della città di Vercelli	Aeroclub Scuola di volo a vela e a motore e paracadutismo. Aeromodellismo	Pista di 700 metri in erba
Calcinate del Pesce, Varese	A 5 km da Varese, lungo il lago di Calcinate. Nato come pista di volo su terra ed acqua degli idrovolanti della Macchi	Aeroclub Scuola di volo a vela.	Pista di 600 metri in erba
Cremona Migliaro	4 km da Cremona frazione Migliaro	Aeroclub Scuola di volo a vela e a motore	Pista di 650 metri
Gorizia	A sud della città Nato come base militare austriaca	Aeroclub Scuola di volo a vela e a motore	Pista di 890 metri in erba
Mantova	A sud della città, località Migliaretto	In disuso	Pista di 900 metri in erba
Milano Bresso	L'aeroporto è parte del Parco Nord di Milano. Ex campo militare, nato come campo prova dei cantieri aeronautici delle acciaierie Breda.	Aeroclub Scuola di volo ed un'officina di manutenzione dei mezzi	Pista di 1080 metri in asfalto
Valbrembo	8 km a Nord di Bergamo, Comune di Valbrembo	Aeroclub Scuola di volo	Pista di 900 metri in erba
Varese Venegono	12 Km a Sud di Varese, Comune di Venegono	Aeroclub Scuola di volo- Pista di collaudo apparecchi Alenia AirMacchi	Pista di 1420 metri in asfalto
Vergiate	A sud di Vergiate	Proprietà della AugustaWestland Aeroclub- Scuola di volo	Pista di 800 metri in asfalto
Voghera Rivanazzano	5 km dalla città di Voghera, nella frazione di Rivanazzano in Lombardia Struttura privata	Aeroporto della Provincia di Pavia Gestito dalla TRANSAVIO Tech Aeroclub, scuola di volo, volo turistico	Pista di 1000 metri in asfalto

NORD EST

Asiago	A circa 1 km dal centro abitato di Asiago	Attualmente risulta chiuso	2 piste: una di 1120 metri in erba, una di 1100 metri in asfalto
Belluno	A Nord Est di Belluno, lungo la SS del Grappa	Aeroclub Sede della compagnia elicotteristica Elidolomiti specializzata in assistenza sanitaria e salvataggio aereo in alta montagna	Pista 810 metri in erba
Legnago	A pochi chilometri dalla città di Legnago, in provincia di Verona	Aeroclub Scuola di volo Voli turistici e per manifestazioni.	Pista 610 metri in erba
Thiene	A pochi chilometri da Thiene, in provincia di Vicenza	Aeroclub Scuola di volo	Pista 1200 metri in erba
Verona Boscomantico	A nord di Verona Ex campo militare	Aeroclub Scuola di volo, voli turistici	Pista di 1080 metri in asfalto
Dobbiaco	A sud di Dobbiaco Ex scalo militare	Società Meteor Aeroclub - eliporto Esercitazioni militari sull'eliporto	Pista 700 metri in erba
Trento	A Sud di Trento, località Mattarello Museo dell'aeronautica G. Caproni adiacente all'aeroporto	Aeroporto G. Caproni SpA Traffici turistici, scolastici, di protezione civile, aerotaxi fino a 9 mln pax e trasporto medico sanitario	Pista di 980 metri in asfalto
Udine Campoformido	A circa 2 km da Udine nel comune di Campoformido Ex base militare dal 2008 è divenuto civile	Aeroclub In progetto un parco del volo ed un museo dell'aviazione negli hangars storici	2 piste: una di 800 metri in erba, una di 1500 metri in asfalto

CENTRO NORD

Aeroporto	Localizzazione	Gestione/Attività	Infrastrutture
Carpi Budrione	A 20 km a nord della città di Modena, nel comune di Carpi	Aeroclub Attivo un nucleo per manutenzione degli aerei da turismo delle Officine Aeronautiche Ghidotti	Pista 850 metri in asfalto
Ferrara	L'aeroporto è situato a sud della città	Aeroclub Voli turistici e volo a vela	2 piste parallele: una di 900 metri in erba ed una di 800 metri in asfalto
Lugo di Romagna	A Sud della città di Lugo, in località Villa San Martino	Aeroclub Scuola di volo di ala fissa e rotante. Scuola Nazionale Elicotteri. Società di Aerotaxi	Pista 800 metri in asfalto

Modena	A circa 10 km dalla città di Modena nella frazione di Marzaglia	Aeroclub Voli turistici e volo a vela	Pista di 800 metri in asfalto In fase di allestimento una seconda pista in erba
Ferrara Aguscello	Città di Ferrara	Aeroclub Riparazione e ripristino di aerei storici o classici Officina di riparazione velivoli	Pista di 1100 metri in erba
Ravenna	A Sud della città, località la Spreta Ex base militare	Aeroclub Scuola di volo, Scuola di volo acrobatico	Pista di 1200 metri in asfalto
Arezzo Molin Bianco	A ovest della città di Arezzo Ex base militare	Aeroclub Attività del Nucleo Elicotteri dei Vigili del Fuoco	Pista di 750 metri in terra battuta
Massa Cinquale	In esercizio dal 1915 come base d'appoggio della Società Italiana Prodotti Esplosivi (S.I.P.E)	Aeroclub Scuola di volo. Base Operativa di Elisoccorso. Base Protezione Civile. Attività di pubblicità aerea	Pista di 720 metri in erba

CENTRO

Aeroporto	Localizzazione	Gestione/Attività	Infrastrutture
Aquino	A Sud Est di Aquino Provincia di Frosinone	Aeroclub Attività sportiva	Pista in erba di 950 metri
Rieti	A Nord della Città di Rieti	Aeroclub Stazione meteorologica. Attività sportiva	Pista di 908 metri in erba
Fano	A Sud di Fano, all'uscita dell'A14	Aeroclub Turismo, trasporto privato, Foto aeree	Pista di 1.350 metri in terra battuta

SUD E ISOLE

Aeroporto	Localizzazione	Gestione/Attività	Infrastrutture
Lecce	Costruito nel 1970 chiuso nel 1990 e riaperto nel 2000 Struttura privata	Fly Mediterraneo Scuola di pilotaggio, servizi di elisoccorso, aerotaxi, avvistamento incendi e ricognizione del territorio.	Pista di 917 metri in asfalto
Oristano-Fenosu	A circa 4 km a est di Oristano, in località Fenosu. Ex campo militare	SO.GE.A.OR. S.p.A. Attività turistica. Trasporto privato	Pista di 1119 metri in conglomerato bituminoso