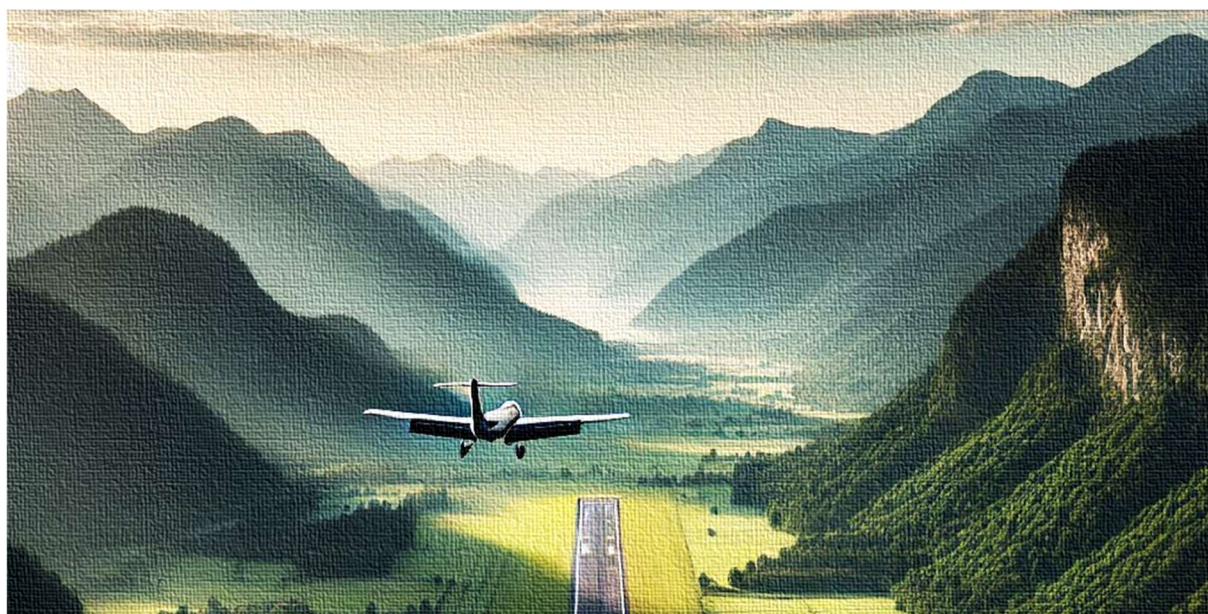


Le Indicazioni Tecniche e Operative (ITO) contengono elementi di dettaglio di tipo interpretativo, procedurale o metodologico per facilitare l'utente nella dimostrazione di rispondenza dei requisiti normativi, nonché informazioni prettamente tecniche. I dettagli o criteri interpretativi/procedurali/metodologici sono forniti senza alcuna indicazione preferenziale da parte dell'ENAC e tra di essi il richiedente può identificare il possibile modo per soddisfare il requisito, o il complesso dei requisiti, che meglio si adatta alla propria realtà.

INDICAZIONI TECNICHE E OPERATIVE

REDAZIONE DEI PIANI DI DESTINAZIONE D'USO, PIANI DI UTILIZZO DEI BENI E DEI PIANI DI SVILUPPO AEROPORTUALE DEGLI AEROPORTI DEMANIALI STATALI TERRITORIALI



Il Direttore Centrale Programmazione Economica e Sviluppo Infrastrutture

Ing. Claudio Eminente

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D.lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Il Direttore Pianificazione Infrastrutture

Ing. Costantino Pandolfi

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D.lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Direzione Pianificazione Infrastrutture

Ing. Giulia Berardi

Ing. Marco Guerra

Riferimenti normativi	Titolo	Paragrafo

Applicabilità	
APT – Aeroporti	<i>Aeroporti demaniali statali territoriali</i>
ATM – Air Traffic Management	<i>Non interessato</i>
EAL – Area Economica, Amministrativa, Legale	<i>Non interessato</i>
ENV – Ambiente	<i>Non interessato</i>
FAL – Facilitazioni	<i>Non interessato</i>
GEN – Generale	<i>Non interessato</i>
LIC – Licenze	<i>Non interessato</i>
MED – Medicina Aeronautica	<i>Non interessato</i>
MPE – Merci Pericolose	<i>Non interessato</i>
NAV – Navigabilità	<i>Non interessato</i>
OPV – Operazioni Volo	<i>Non interessato</i>
SEC – Security	<i>Non interessato</i>
UAS – Droni	<i>Non interessato</i>

SOMMARIO

PREMESSA	4
1. INTRODUZIONE E RIFERIMENTI NORMATIVI VIGENTI.....	6
2. DEFINIZIONI	6
2.1 Piano di Utilizzo dei beni	6
2.2 Piano di Destinazione d'Uso	7
2.3 Piano di Sviluppo Aeroportuale	7
3. PIANO DI DESTINAZIONE D'USO E PIANO DI UTILIZZO DEI BENI.....	7
3.1 Obiettivi del PDU/PU	8
3.2 Struttura del PDU/PU	8
3.2.1 <i>Inquadramento territoriale</i>	8
3.2.2 <i>Analisi dello Stato Attuale</i>	8
3.2.3 <i>Destinazioni d'uso del sedime aeroportuale</i>	9
3.3 Aspetti documentali del PDU/PU.....	9
3.4 Iter approvativo del Piano di Utilizzo dei beni	10
3.5 Iter approvativo del Piano di Destinazione d'Uso	11
4. PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE.....	11
4.1 Obiettivi del Piano di Sviluppo Aeroportuale.....	11
4.1.1 <i>Sviluppo dell'attività aeronautica</i>	12
4.1.2 <i>Ottimizzazione delle risorse</i>	12
4.1.3 <i>Sostenibilità ambientale</i>	12
4.1.4 <i>Accessibilità</i>	12
4.1.5 <i>Sviluppo Economico e Sociale</i>	13
4.2 Struttura del Piano di Sviluppo Aeroportuale	13
4.2.1 <i>Inquadramento Territoriale</i>	14
4.2.2 <i>Analisi dello Stato Attuale</i>	14
4.2.3 <i>Previsioni di sviluppo</i>	14
4.3 Aspetti documentali del Piano di Sviluppo Aeroportuale.....	14
4.4 Iter approvativo del Piano di Sviluppo Aeroportuale	16
5. COORDINAMENTO CON LE CONCESSIONI E SUBCONCESSIONI	16

Premessa

L'art. 693 (Assegnazione dei beni del demanio aeronautico) del Codice della Navigazione dispone l'assegnazione in uso gratuito all'ENAC dei beni del demanio aeronautico per il successivo affidamento in concessione al Gestore aeroportuale.

La disposizione di cui all'art. 704, relativa al rilascio della concessione aeroportuale, disciplina l'affidamento in concessione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale nei quali si svolge prevalentemente attività di aviazione commerciale, configurandosi come concessione di un servizio pubblico e comportando, per il Gestore, l'assunzione di obbligazioni articolate e complesse.

Di conseguenza, per gli aeroporti non qualificabili come di interesse nazionale e nei quali si svolgono attività diverse da quelle tipiche degli scali a gestione totale, l'affidamento non può essere ricondotto al citato art. 704, configurandosi pertanto come mera concessione di beni.

Nell'ipotesi, infatti, di detti aeroporti denominati demaniali statali territoriali, a essere affidato in concessione non è il servizio pubblico di trasporto aereo, bensì il bene aeroporto nella sua interezza affinché possano essere mantenute le condizioni operative idonee per le attività di volo.

A tal proposito si precisa che, ai fini del presente riferimento normativo, l'attività effettuabile su detti aeroporti comprende voli commerciali e voli non di linea, oltre che attività non commerciali (quali, ad esempio, i voli privati e di scuola), di pubblico servizio (emergenza sanitaria, soccorso, protezione civile, aiuti umanitari) ed attività connesse a sperimentazione e ricerca, allo sviluppo dell'Advanced Air Mobility (eVTOL, droni, ecc.).

Inoltre possono essere effettuati, a far data dal 1° marzo 2025, voli di trasporto commerciale passeggeri di linea o charter su istanza dell'operatore, ove espressamente autorizzato dall'ENAC, a seguito di valutazione delle caratteristiche operative dello scalo e della sua capacità aeroportuale.

L'autorizzazione all'effettuazione dei voli di trasporto commerciale, ove rilasciata da ENAC, apre gli aeroporti demaniali statali territoriali oggetto del Regolamento ENAC "*Affidamento aeroporti demaniali statali territoriali*" a voli commerciali nell'ambito della mobilità aerea territoriale (Regional Air Mobility – RAM).

Pertanto, a differenza di quanto previsto dal Codice della Navigazione per i gestori totali degli aeroporti di rilevanza nazionale, nel caso degli aeroporti demaniali statali territoriali la responsabilità del Gestore è riferita esclusivamente alla conduzione e alla manutenzione delle infrastrutture, oltreché all'espletamento dei servizi essenziali funzionali all'operatività dello scalo.

In tale ambito l'ENAC, avvalendosi della potestà regolamentare di cui è titolare, disciplina con il presente documento normativo gli strumenti di pianificazione per gli aeroporti demaniali statali territoriali che consentano lo sviluppo degli stessi, in linea con le tematiche ambientali ed innovative, sulla base delle esigenze territoriali e di business locale.

Ed. n. 1 del 06/07/2026

L'impianto normativo individua i criteri e gli strumenti di pianificazione aeroportuale per i c.d. aeroporti demaniali statali territoriali, tenendo conto delle peculiarità delle infrastrutture aeroportuali e dell'attività su di esse svolta, garantendo livelli idonei di sviluppo dell'aeroporto e delle comunità locali, nell'interesse pubblico e nel rispetto della vigente normativa di settore.

1. Introduzione e riferimenti normativi vigenti

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) definisce, con il presente documento, le **Indicazioni Tecniche e Operative per la redazione dei Piani di Destinazione d'Uso, Piani di Utilizzo dei beni e dei Piani di Sviluppo Aeroportuale degli aeroporti demaniali statali territoriali**, al fine di assicurare che lo sviluppo delle infrastrutture e le relative destinazioni d'uso siano conformi sia alle normative vigenti sia alla pianificazione territoriale esistente e che le stesse rispondano alle esigenze di sviluppo sostenibile degli aeroporti demaniali statali territoriali.

Gli aeroporti demaniali statali territoriali svolgono un ruolo di supporto nel sistema di trasporto aereo, fornendo servizi alle comunità remote e supportando l'economia locale. Tuttavia, la gestione e lo sviluppo di questi aeroporti richiedono una pianificazione attenta e mirata per garantire che possano operare in modo sicuro, efficiente e sostenibile.

Il presente documento di Indicazioni Tecniche ed Operative è stato sviluppato per fornire un quadro di riferimento chiaro e strutturato in merito alla redazione degli strumenti di zonizzazione e pianificazione previsti per il dominio degli aeroporti demaniali statali territoriali, ovvero i Piani di Utilizzo dei beni (PU), i Piani di destinazione d'uso (PDU) e i Piani di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Tale documento si basa sulla rispondenza ai seguenti riferimenti normativi:

- Regolamento ENAC "*Affidamento aeroporti demaniali statali territoriali*" ed. 1 rev. 5 del 20/12/2024;
- Regolamento ENAC "*Concessioni e subconcessioni di beni aeroportuali*" ed. 1 rev. 0 del 02/04/2025;
- Linee Guida per il Rilascio delle subconcessioni aeroportuali e per la determinazione dei canoni deliberata il 25/03/2025 da ENAC Servizi S.r.l.;
- Delega del Presidente ad ENAC Servizi S.r.l. prot. 68935 del 15/05/2025.

I succitati riferimenti tecnico-normativi stabiliscono i principi fondamentali e le procedure da seguire per garantire che gli aeroporti siano in grado di soddisfare le esigenze attuali e future, mantenendo al contempo elevati standard di sicurezza e sostenibilità ambientale, con una gestione delle risorse improntata a criteri di efficienza, efficacia ed economicità.

2. Definizioni

2.1 Piano di Utilizzo dei beni

Il **Piano di Utilizzo dei beni (PU)** è uno strumento di zonizzazione elaborato dal Gestore dell'aeroporto, individuato a seguito di gara ad evidenza pubblica. Il rispetto di tale strumento costituisce obbligo dell'affidatario, ai sensi dell'art. 4, co. 1, lettera f), della Convenzione per l'affidamento dell'aeroporto. Questo strumento tiene conto sia delle attività aeronautiche sia di altri usi, basandosi meramente sulle **esigenze note allo stato attuale** e definisce: il perimetro di sedime, il numero attuale di movimenti, passeggeri e merci, le infrastrutture di trasporto, le macroaree individuate per le singole destinazioni d'uso e la compatibilità con i vincoli aeronautici.

2.2 Piano di Destinazione d'Uso

Il **Piano di Destinazione d'Uso (PDU)** è lo strumento di zonizzazione elaborato da ENAC Servizi S.r.l. per gli aeroporti in affidamento ad essa, che individua i beni da destinare ad attività aeronautiche commerciali e quelle da destinare ad associazioni/organizzazioni senza scopo di lucro che esercitano, in via esclusiva, attività sportiva, didattica o di promozione della cultura nel settore aeronautico, nonché le attività previste per lo sviluppo della RAM. Il PDU costituisce riferimento per i successivi provvedimenti di subconcessione dei beni, basandosi meramente sulle **esigenze note allo stato attuale** e definisce: il perimetro di sedime, il numero attuale di movimenti, passeggeri e merci, le infrastrutture di trasporto, le macroaree individuate per le singole destinazioni d'uso e la compatibilità con i vincoli aeronautici.

In termini pratici pertanto il Piano di Utilizzo e il Piano di Destinazione d'Uso rappresentano lo stesso strumento di zonizzazione che fotografa lo stato attuale dell'aeroporto, differenziandosi per il mero soggetto Gestore dell'aeroporto.

2.3 Piano di Sviluppo Aeroportuale

Il **Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA)** rappresenta lo strumento urbanistico di pianificazione dello scalo, che disciplina lo sviluppo del sedime aeroportuale ad un fissato orizzonte temporale di medio-lungo termine. Il Piano individua le principali caratteristiche degli interventi di adeguamento e potenziamento tenendo conto delle prospettive future di sviluppo dell'aeroporto, delle infrastrutture, delle condizioni di accessibilità. Il PSA, elaborato dal Gestore dell'aeroporto/ENAC Servizi S.r.l., rappresenta a livello nazionale l'unico strumento urbanistico di previsione e pianificazione degli interventi di sviluppo aeroportuale riconosciuto dalla normativa vigente in materia, propedeutico alla realizzazione degli interventi per gli **scenari futuri** all'interno del sedime aeroportuale di proprietà dello Stato.

Pertanto, la predisposizione del PSA è necessaria nei casi in cui gli interventi risultino finalizzati a un incremento della capacità operativa, nonché laddove lo sviluppo dell'insieme delle infrastrutture di volo e/o dei servizi di scalo richieda l'attivazione di procedure di compatibilità ambientale e urbanistica.

Si rimanda ai successivi paragrafi per l'esplicitazione dei contenuti dei suddetti strumenti degli aeroporti demaniali statali territoriali.

3. Piano di Destinazione d'Uso e Piano di Utilizzo dei beni

L'articolo 9 del Regolamento ENAC "*Affidamento aeroporti demaniali statali territoriali*" (ed. 1 em. 3 del 20 dicembre 2024) stabilisce che il Gestore ha l'obbligo di definire le destinazioni d'uso delle aree e dei beni aeroportuali, prevedendo espressamente la riserva di una quota degli spazi a favore di associazioni ed enti senza fini di lucro impegnati in attività sportive, didattiche o di promozione culturale nel settore aeronautico. Questo principio normativo assicura che una parte dei sedimi aeroportuali venga destinata a finalità sociali e culturali, valorizzando l'impiego degli aeroporti demaniali anche al di fuori delle logiche strettamente commerciali. Nel presente capitolo si illustrano le specifiche tecniche e operative connesse all'applicazione di tale disposizione, con riferimento alle modalità di gestione dell'utilizzo delle aree di sedime all'interno degli strumenti di zonizzazione.

Ed. n. 1 del 06/07/2026

3.1 Obiettivi del PDU/PU

Nel PDU/PU sono indicati sia i beni destinati alle diverse attività, quali in particolare:

- a) Beni dedicati alle attività aeronautiche
 - (i) beni a supporto degli operatori aerei (es. lavoro aereo, aerotaxi);
 - (ii) beni funzionali alle attività produttive e di assistenza (es. manutenzione, hangaraggio, handling);
 - (iii) beni destinati alle attività sportive e didattiche nel settore aeronautico svolte da associazioni ed enti senza fini di lucro.
- b) Beni dedicati alle attività non aeronautiche

3.2 Struttura del PDU/PU

3.2.1 Inquadramento territoriale

L'inquadramento territoriale evidenzia come i Piani di Destinazione d'Uso e di Utilizzo degli aeroporti demaniali si integrino con il contesto territoriale in cui insistono, anche in termini di vincolistica esistente con l'obiettivo di garantire uno sviluppo armonico e sostenibile dell'aeroporto nel territorio.

3.2.2 Analisi dello Stato Attuale

L'analisi dello stato attuale è l'obiettivo del Piano di Destinazione d'uso/Piani di Utilizzo dei beni poiché tale strumento consente la gestione delle subconcessioni sul sedime degli aeroporti demaniali statali territoriali. Questa sezione deve fornire una panoramica completa delle condizioni attuali dell'aeroporto, includendo:

- **Descrizione dell'aeroporto:** informazioni generali, quali localizzazione geografica, dimensione delle infrastrutture, aeromobile tipo di riferimento;
- **Infrastrutture esistenti:** Analisi delle infrastrutture e consistenze attuali, comprese le piste, le taxiway, i piazzali, i terminal, gli hangar, i parcheggi e altre strutture di supporto (vedi par. Ricognizione dei beni aeroportuali);
- **Attività svolte:** analisi delle operazioni svolte sull'aeroporto, numero di movimenti registrati, traffico elicotteri, Aero Club, noleggio aeromobili, voli antincendio, lavoro aereo, voli turistici, attività aerotaxi, attività di addestramento, attività di soccorso ed emergenza. Analisi delle attività non aeronautiche svolte sul sedime aeroportuale;
- **Servizi offerti:** Descrizione dei servizi attualmente disponibili presso l'aeroporto, come i servizi di handling, manutenzione degli aeromobili, servizi passeggeri, rifornimento di carburante e altri servizi di supporto.

Attraverso un'analisi dettagliata dello stato attuale dell'aeroporto, i gestori aeroportuali possono identificare le aree di miglioramento e implementare interventi mirati a garantire le subconcessioni all'interno del sedime aeroportuale. La gestione e la manutenzione delle infrastrutture devono essere programmate in modo da minimizzare i costi operativi e massimizzare la durata e l'efficienza delle strutture, garantendo al contempo la conformità alle normative nazionali e internazionali affinché le operazioni aeroportuali siano sicure e rispettino gli standard di sicurezza richiesti.

3.2.3 Destinazioni d'uso del sedime aeroportuale

La zonizzazione e l'individuazione delle destinazioni d'uso del sedime aeroportuale è l'elemento fondamentale nella definizione delle attività interne al sedime. Pertanto nelle more della redazione e approvazione dello strumento di PSA, il PDU/PU consente la gestione delle concessioni degli aeroporti demaniali statali territoriali. Questa sezione dei Piani deve fornire una chiara suddivisione e allocazione delle aree all'interno dell'aeroporto per le diverse attività specifiche.

I PDU/PU definiscono le seguenti zonizzazioni e destinazioni d'uso nella sola **configurazione attuale** del sedime aeroportuale:

a) Area di movimento

- (i) Piste
- (ii) Taxiway
- (iii) Piazzali
- (iv) Aree di sicurezza

b) Area terminal

c) Aree per parchi fotovoltaici o altre fonti rinnovabili

d) Area tecnica: destinata alle attività di manutenzione e supporto tecnico degli aeromobili

- (i) Hangar e piazzali antistanti
- (ii) Officine
- (iii) Depositi

e) Area per attività economiche e servizi: destinata alle attività commerciali e di servizio all'interno dell'aeroporto

- (i) Negozi e ristoranti
- (ii) Uffici
- (iii) Parcheggi
- (iv) Altri servizi commerciali (i.e. advertising)

f) Area di servizio

- (i) Rifornimento di carburante
- (ii) Stoccaggio
- (iii) Altre attività di supporto

g) Aree di sicurezza

- (i) Controlli di sicurezza
- (ii) Presidi di forze dell'ordine

h) Aree verdi

- (i) parchi e giardini

3.3 Aspetti documentali del PDU/PU

Dal punto di vista documentale il Piano di Destinazione d'Uso/Piano di Utilizzo dei beni deve essere strutturato secondo due tipologie di elaborati:

1. Relazione tecnico-descrittiva
2. Tavole grafiche illustrative

L'articolazione tematica degli elaborati, di seguito riportata, ha carattere indicativo e non esaustivo.

Ed. n. 1 del 06/07/2026

3.3.1 Relazione tecnico-descrittiva

La **relazione descrittiva** deve contenere:

- a) un'analisi di eventuali regimi vincolistici esistenti sull'aeroporto o su singole aree o manufatti, permettendo di identificare eventuali restrizioni o obblighi che potrebbero influenzare l'uso delle aree aeroportuali;
- b) una dettagliata rappresentazione delle consistenze attuali, in termini di superfici, volumetrie e stato di conservazione, sia delle infrastrutture di volo (piste, taxiway, piazzali, aree di sicurezza, etc.) che degli edifici (hangar, terminal, etc.), offrendo una visione chiara e completa degli asset disponibili;
- c) la documentazione fotografica del sedime e delle sue consistenze, essenziale per avere un report dello stato attuale delle aree e degli edifici;
- d) le destinazioni d'uso attuali, in termini di superfici e/o volumetrie, e le assegnazioni sia al Gestore sia a soggetti terzi (già presenti in aeroporto o di previsto futuro insediamento), comprese le associazioni ed enti senza fini di lucro;
- e) un'analisi dei manufatti che rivestono un carattere storico-architettonico vincolati o da sottoporre a vincolo, assicurando che tutte le opere siano conformi alle normative e rispettino il patrimonio storico-architettonico.

3.3.2 Elaborati grafici

Gli **elaborati grafici** devono rappresentare:

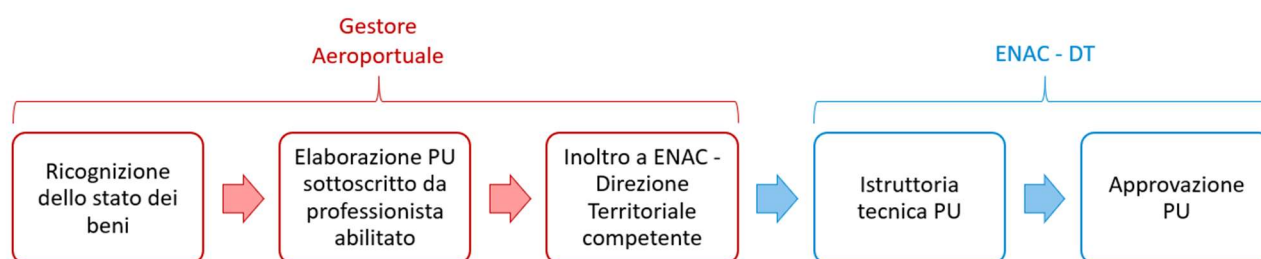
- a) eventuali regimi vincolistici presenti sull'aeroporto o parte di esso, permettendo di identificare eventuali restrizioni o obblighi che potrebbero influenzare l'uso delle aree aeroportuali;
- b) planimetrie di stato di fatto del sedime aeroportuale al momento della redazione del Piano, inquadrandolo sia all'interno del contesto urbano sia in carte tematiche del sedime che rappresentano i sottosistemi (infrastrutture funzionali all'attività di volo, viabilità veicolare, spazi a verde, edifici funzionali all'attività aeronautica, edifici non funzionali direttamente all'attività aeronautica, immobili ed aree di interesse storico), offrendo una visione chiara e dettagliata degli asset disponibili e delle loro condizioni;
- c) planimetrie di stato di fatto del sedime aeroportuale riportanti le destinazioni d'uso dei beni e delle aree così come riportate nella relazione descrittiva; tra cui una zonizzazione delle aree in cui vengono evidenziati:
 - (i) infrastrutture di volo (piste, taxiway, piazzali, aree di sicurezza, etc.);
 - (ii) vie di accesso e di circolazione veicolare all'interno del sedime;
 - (iii) aree a verde libere e attrezzate;
 - (iv) edifici funzionali agli operatori aerei per hangaraggio e manutenzione;
 - (v) edifici gestionali-amministrativi;
 - (vi) immobili ed aree di interesse storico;
 - (vii) aree per attività economiche e servizi;
 - (viii) aree per parchi fotovoltaici.
- d) lo stato di fatto delle infrastrutture aeroportuali con sezioni trasversali di piste e piazzali, in modo che permettano di definire il rispetto delle distanze di sicurezza.

3.4 Iter approvativo del Piano di Utilizzo dei beni

Il PU deve essere sottoscritto da un professionista o tecnico abilitato e presentato dalla società di gestione dello scalo alla Direzione Territoriale competente per l'approvazione.

Ed. n. 1 del 06/07/2026

In attesa della definizione dei PU, la destinazione d'uso dei beni aeroportuali da affidare in subconcessione è individuata dalla competente Direzione Territoriale. A tal fine si farà riferimento alla precedente e consolidata destinazione. Qualora il bene non sia mai stato oggetto di subconcessione o l'attuale destinazione sia di evidente inutilità o desueta, e se il possibile uso non è determinabile a priori dall'Ente, verrà avviata un'apposita consultazione pubblica tra i soggetti interessati, volta ad individuare le tipologie di investimenti più idonee ad assicurare la valorizzazione del bene in coerenza con le caratteristiche e la funzionalità dell'aeroporto.



3.5 Iter approvativo del Piano di Destinazione d'Uso

ENAC Servizi S.r.l. provvede alla redazione e approvazione del Piano di Destinazione d'Uso degli aeroporti ad essa affidati.



4. Piano di Sviluppo Aeroportuale

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale degli aeroporti demaniali statali territoriali deve essere un documento dettagliato e ben strutturato, che copra tutti gli aspetti rilevanti per lo sviluppo dell'aeroporto, tenendo conto della correlazione con altri strumenti di pianificazione dei trasporti a livello nazionale e regionale, dell'inquadramento urbanistico generale, dell'analisi critica dei fabbisogni correlati allo sviluppo del traffico e dei necessari approfondimenti degli aspetti ambientali ed architettonici delle nuove opere previste. Di seguito sono descritte le principali tematiche che devono essere affrontate e descritte nel Piano.

4.1 Obiettivi del Piano di Sviluppo Aeroportuale

Obiettivo del Piano di Sviluppo Aeroportuale degli aeroporti demaniali statali territoriali è quello di rilanciare gli scali valorizzando le attività aeronautiche già praticate e caratterizzandone il loro utilizzo, per offrire opportunità importanti per privati, imprese e comunità locali per la crescita economica dell'area, legandole pertanto al territorio di appartenenza attraverso logiche di marketing territoriale.

Ed. n. 1 del 06/07/2026

Questa nuova visione degli aeroporti sarà in grado di soddisfare maggiormente i bisogni dei territori, favorendo la delocalizzazione turistica, garantendo i presidi logistici territoriali, e migliorando la loro accessibilità, sfruttando a pieno la dimensione aerea tramite l'operatività di velivoli sostenibili di nuova generazione.

4.1.1 Sviluppo dell'attività aeronautica

Le linee strategiche di sviluppo dell'attività aeronautica alla base della nuova visione degli aeroporti demaniali statali territoriali sono:

- 1) la creazione di un network di micro-feederaggio per garantire e aumentare il grado di connettività locale, in particolare nelle zone più periferiche:
 - a) sperimentando l'impiego di velivoli di nuova generazione
 - b) offrendo servizi di trasporto aereo sostenibile, multi-dominio e multimodale;
- 2) il miglioramento dell'accessibilità dell'intero territorio nazionale (micro-connettività, Urban/Advanced Air Mobility);
- 3) la creazione di poli e distretti legati alle produzioni industriali del settore dell'aviazione civile e relativa creazione di test bed;
- 4) la specializzazione dei diversi scali individuando per ciascuno elementi vocazionali partendo dalle peculiarità che li caratterizzano;
- 5) la creazione di poli formativi d'eccellenza nel settore dell'aviazione civile;
- 6) la visione dell'aeroporto quale "porta d'accesso" delle comunità locali all'attività volativa e alla cultura aeronautica attraverso l'organizzazione di programmi e di eventi volti ad avvicinare il pubblico al mondo dell'aviazione, evidenziando e rimarcando il loro valore sociale;
- 7) la localizzazione all'interno del sedime di impianti per la produzione di energia da fonte rinnovabile (FER).

4.1.2 Ottimizzazione delle risorse

L'ottimizzazione delle risorse è un aspetto cruciale per gli aeroporti demaniali statali territoriali, che spesso operano con budget limitati e infrastrutture ridotte rispetto agli aeroporti maggiori. L'obiettivo è massimizzare l'uso delle strutture ed infrastrutture esistenti, come piste, terminal, hangar e parcheggi, per garantire che ogni risorsa sia utilizzata in modo efficiente. Questo può includere la riorganizzazione degli spazi, l'implementazione di nuove tecnologie per migliorare l'efficienza operativa e la pianificazione di interventi infrastrutturali mirati ad accogliere le esigenze dei potenziali concessionari.

4.1.3 Sostenibilità ambientale

Gli aeroporti demaniali statali territoriali devono adottare e promuovere pratiche ecologiche per ridurre l'impatto ambientale all'interno del territorio. Questo può includere gli interventi di realizzazione di impianti di energie rinnovabili, la gestione efficiente dei rifiuti, la riduzione delle emissioni di CO₂ e l'implementazione di tecnologie verdi. Promuovere la sostenibilità non solo aiuta a proteggere l'ambiente, ma può anche migliorare l'immagine dell'aeroporto e attrarre investimenti.

4.1.4 Accessibilità

Migliorare l'accessibilità è fondamentale per garantire che gli aeroporti demaniali statali territoriali possano servire efficacemente le comunità locali. Questo include non solo l'accesso fisico all'aeroporto, ma anche la connettività con altre modalità di trasporto, come ferrovie,

Ed. n. 1 del 06/07/2026

tramvie, autobus e autostrade. Un aeroporto ben collegato promuove le attività effettuabili su detti aeroporti territoriali, contribuendo allo sviluppo economico locale e regionale. Quindi, migliorare l'accessibilità può rendere l'aeroporto più attraente per gli stakeholder del settore e per gli operatori logistici.

4.1.5 Sviluppo Economico e Sociale

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale deve contribuire allo sviluppo economico e sociale delle comunità servite dall'aeroporto. Questo può includere la creazione di posti di lavoro, il supporto alle imprese locali, la promozione del turismo e il miglioramento della qualità della vita per i residenti. Gli aeroporti demaniali statali territoriali possono svolgere un ruolo di supporto nel collegare le comunità remote con il resto del paese, facilitando gli scambi commerciali e culturali.

4.2 Struttura del Piano di Sviluppo Aeroportuale

L'ottimizzazione dell'elaborazione dei PSA si ottiene nella definizione degli approfondimenti tematici e della struttura documentale.

Il processo logico indicativo, secondo cui articolare lo studio, può essere schematizzato nel modo seguente:

- correlazione con altri strumenti previsionali a livello nazionale e regionale - PGT, PRT;
- inquadramento urbanistico generale in rapporto ai PRG comunali, vincoli paesaggistici ed ambientali, rapporto con infrastrutture di collegamento sul territorio;
- quadro delle consistenze attuali;
- storico e analisi del traffico secondo le diverse componenti;
- proiezioni di sviluppo del traffico secondo le diverse componenti;
- descrizione delle limitazioni e vincoli all'interno del sedime aeroportuale e nell'intorno aeroportuale;
- analisi delle attività specifiche con riferimento alla aviazione generale, infrastrutture hangaraggio, Aero-Club, Enti di Stato, poli sperimentali;
- analisi critica del fabbisogno e del dimensionamento delle infrastrutture di sviluppo previste, volto all'impiego di tecnologie avanzate, allo sviluppo della comunità locale o comunque all'ottimizzazione delle dotazioni attuali;
- dimensionamento delle infrastrutture in relazione ai volumi di traffico prevedibili alle diverse soglie temporali, sulla base dei parametri standard, sia per l'air side che per il land-side;
- analisi dei riflessi ed influenze degli interventi di potenziamento sul territorio;
- stima economica degli interventi e relativa fasizzazione;
- analisi costi-benefici.

La determinazione della priorità degli interventi, nella fasatura temporale del piano, dovrà tenere conto delle carenze più significative privilegiando la sicurezza e poi il miglioramento dei livelli di servizio secondo gli standard correnti. La descrizione grafica degli assetti infrastrutturali può essere calibrata invece, ad una lettura d'insieme su un arco temporale doppio di 5 anni circa.

Le eventuali variazioni di priorità, rispetto alla programmazione prevista, devono essere preventivamente assentite dall'Ente.

4.2.1 Inquadramento Territoriale

L'inquadramento territoriale esplicita come il Piano di Sviluppo degli aeroporti demaniali statali territoriali si inseriscano nei vari strumenti di pianificazione territoriale e vincolistici, come i Piani Regolatori Generali (PRG), i Piani Comunali e altri strumenti di pianificazione urbanistica, nonché Carte del Rischio, Vincoli Paesaggistici, Vincoli Archeologici, ecc. L'obiettivo del PSA è, quindi, di assicurare un'armoniosa integrazione dell'aeroporto con il territorio circostante, promuovendo uno sviluppo coordinato, sinergico e sostenibile, considerando le caratteristiche intrinseche del territorio.

4.2.2 Analisi dello Stato Attuale

L'analisi dello stato attuale è il punto di partenza per la redazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale. Per i contenuti in merito all'analisi dello stato attuale si faccia riferimento ai contenuti della medesima analisi di PDU e PU, di cui al par. 3.2.2.

4.2.3 Previsioni di sviluppo

Le previsioni di sviluppo sono essenziali per pianificare lo stato futuro dell'aeroporto, delineano gli interventi necessari per migliorare e ampliare le infrastrutture aeroportuali in funzione delle attività da svolgere. Questa sezione deve includere:

- **Previsioni operative e di traffico:** descrizione delle componenti di traffico previste e relativi volumi in termini di passeggeri, movimenti ed eventualmente cargo, suddivisi per tipologia di attività. Sulla base di queste informazioni sono valutate le esigenze di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali.
- **Interventi infrastrutturali:** Descrizione dettagliata dei progetti di ampliamento, ristrutturazione e nuove costruzioni previsti per l'aeroporto. Questo può includere il prolungamento delle piste, la costruzione di nuovi terminal, hangar e altre strutture;
- **Miglioramenti operativi:** Iniziative per ottimizzare le procedure di volo e di terra, migliorando l'efficienza operativa;
- **Iniziative per la sostenibilità ambientale e per l'innovazione:** Progetti per implementare tecnologie verdi e pratiche sostenibili, come l'uso di energie rinnovabili, sia a terra che per le attività volative. Interventi per la gestione efficiente dei rifiuti e la riduzione delle emissioni di CO₂.

4.3 Aspetti documentali del Piano di Sviluppo Aeroportuale

Dal punto di vista documentale il PSA deve essere strutturato secondo varie tipologie di elaborati, il cui set di elaborati minimi deve essere composto da:

1. relazione tecnico-descrittiva;
2. tavole grafiche illustrative;
3. stima dell'impegno economico.

Gli elaborati dovranno rappresentare gli aspetti di seguito riportati, la cui lista ha carattere indicativo e non esaustivo. L'entità del set di elaborati minimi dovrà essere calibrata all'operatività ed alle caratteristiche intrinseche dell'aeroporto.

4.3.1 Relazione tecnico-descrittiva

1. Premesse (valenze ed obiettivi del Piano);
2. Inquadramento territoriale;

Ed. n. 1 del 06/07/2026

3. Descrizione della situazione attuale: consistenza delle infrastrutture ed analisi delle capacità;
4. Evoluzione delle varie componenti del traffico;
5. Analisi dello sviluppo: interventi previsti e necessari;
6. Dimensionamento delle infrastrutture;
7. Nuova configurazione del sistema aeroporto;
8. Analisi infrastrutture tecnologiche;
9. Valutazione dei costi;
10. Pianificazione temporale degli interventi e degli investimenti;
11. Analisi degli aspetti normativi;
12. Analisi delle attività specifiche attuali e previste (i.e. Aviazione Generale, business aviation, VV.F., Enti di Stato);
13. Eventuale piano delle demolizioni.

4.3.2 *Elaborati grafici*

1. Stato attuale;
2. Inquadramento territoriale e vincolistico;
3. Planimetria dell'assetto demaniale;
4. Analisi delle infrastrutture territoriali (viabilità reti di servizi);
5. Rappresentazione degli interventi per fasi temporali di attuazione ed individuazione dei sistemi funzionali;
6. Eventuali aree da acquisire;
7. Configurazione finale;
8. Localizzazione e descrizione delle attività con indicazione delle destinazioni d'uso del sedime: sia allo stato attuale sia allo stato futuro;
9. Vincoli e limitazioni dovuti alle radioassistenze;
10. Superfici di limitazione ostacoli;
11. Piani di rischio aeroportuale;
12. Eventuale piano delle demolizioni.

4.3.3 *Stima di impegno economico*

La **stima di massima dell'impegno economico** indica gli importi previsti per la realizzazione degli interventi del PSA, valutati su una stima parametrica o sulla base di livelli di progettazione già sviluppati.

4.3.4 *Approfondimenti per la pianificazione sostenibile*

- *Sostenibilità ambientale;*
- *Sostenibilità economica e sociale;*
- *Mobilità intermodale e sostenibile;*
- *Digitalizzazione dei processi e delle innovazioni.*

Per condurre tali approfondimenti si potranno impiegare relazioni descrittive e/o specialistiche e – ove necessario – elaborati grafici presentati in forma aggregata a completamento del c.d. Masterplan aeroportuale.

4.4 Iter approvativo del Piano di Sviluppo Aeroportuale

Il PSA segue il seguente iter approvativo:

- a) **Presentazione tecnica:** Il PSA è sottoscritto da un tecnico abilitato e trasmesso dal Gestore aeroportuale o da ENAC Servizi S.r.l. alla Direzione Pianificazione Infrastrutture, previo coordinamento con la Direzione Territoriale per la verifica delle destinazioni d'uso;
- b) **Approvazione in linea tecnica:** a seguito di istruttoria, la Direzione Centrale Programmazione Economica e Sviluppo Infrastrutture rilascia il nulla osta tecnico;
- c) **Avvio del procedimento di compatibilità ambientale:** il Gestore, ottenuta l'approvazione in linea tecnica, presenta alla Direzione Pianificazione Infrastrutture la documentazione per l'attivazione della procedura di compatibilità ambientale presso l'Ente competente;
- d) **Formalizzazione dell'istanza di valutazione ambientale:** ENAC formalizza l'istanza come Ente proponente, salvo per gli aeroporti gestiti a ENAC Servizi S.r.l., che procede autonomamente;
- e) **Conformità urbanistica:** una volta ottenuto il dispositivo di compatibilità ambientale, il Gestore presenta la documentazione per l'attivazione dell'accertamento di conformità urbanistica alla Direzione Pianificazione Infrastrutture ENAC che avvia la procedura, salvo per gli aeroporti gestiti da ENAC Servizi S.r.l.;
- f) **Perfezionamento dell'intesa con la Regione:** La conclusione dell'iter perfeziona l'intesa Stato-Regione, approva la localizzazione delle opere e dispone altresì l'eventuale vincolo preordinato all'esproprio;
- g) **Trasmissione degli elaborati finali:** Il Gestore trasmette alla Direzione Pianificazione Infrastrutture la documentazione definitiva post accertamento di conformità urbanistica;
- h) **Approvazione finale del PSA:** La Direzione Centrale Programmazione Economica e Sviluppo Infrastrutture emette il provvedimento finale, oppure ENAC Servizi S.r.l. conclude autonomamente l'iter per gli aeroporti di propria competenza.

Il PSA può essere sottoposto a revisioni e/o aggiornamenti in funzione delle mutate esigenze del Gestore. Le modalità di predisposizione delle modifiche e l'iter approvativo delle stesse seguono quanto descritto in merito alla presentazione dello stesso, alla lettera a).

L'art. 1, comma 6, del DL 251/95 (convertito in L. 351/95) rileva la valenza urbanistica dello strumento e stabilisce che l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza e variante agli strumenti urbanistici esistenti ed assorbe, a tutti gli effetti, la compatibilità urbanistica di tutti gli interventi ed opere in esso previsti.

5. Coordinamento con le concessioni e subconcessioni

Coerentemente al Regolamento ENAC "*Concessioni e subconcessioni di beni aeroportuali*", nell'esercizio della funzione di vigilanza sul corretto impiego dei beni appartenenti al demanio aeronautico, le Direzioni Territoriali verificano la coerenza delle subconcessioni e delle concessioni alle finalità di pubblico interesse come declinate negli strumenti già adottati dall'Ente. In particolare, nell'ambito degli aeroporti demaniali statali territoriali concessi a Gestori aeroportuali diversi da ENAC Servizi S.r.l. si verificano i seguenti casi:

- a) negli aeroporti affidati ai sensi dell'art. 4, comma 3, lett. b) del Regolamento ENAC "*Affidamento aeroporti demaniali statali territoriali*", l'affidatario definisce il Piano di Utilizzo dei beni (PU), individuando la destinazione d'uso dei beni aeroportuali. Le Direzioni Territoriali verificano che le subconcessioni rispondano alle previsioni del PU approvato dall'ENAC. In attesa della definizione del PU, la verifica di rispondenza delle

subconcessioni alle finalità di pubblico interesse sottese all'affidamento aeroportuale è effettuata dalla competente Direzione Territoriale;

- b) le Direzioni Territoriali verificano che le subconcessioni da parte del Gestore e le concessioni dei beni non affidati al Gestore stesso rispondano alle previsioni del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Laddove il PSA sia in fase di definizione, la Direzione Pianificazione Infrastrutture verifica che la destinazione d'uso del bene risponda alle finalità di pubblico interesse sottese all'affidamento della concessione in gestione dell'aeroporto.

Per ciò che concerne la disciplina dell'affidamento in subconcessione degli aeroporti demaniali statali territoriali, facenti parte del demanio civile aeronautico assegnato a ENAC Servizi S.r.l., nonché la disciplina dei canoni, delle tariffe e le procedure applicabili alle concessioni di singoli beni si rimanda all'apposita "Linea Guida per il rilascio delle subconcessioni aeroportuali e per la determinazione dei canoni" adottate da ENAC Servizi S.r.l. (ENAC-PROT-31/03/2025-0045189-A).