Atti del Convegno Nazionale Avioportolano Italia
Roma 14 marzo 2009

Progetto Avioturismo Italia

Il ruolo delle piste private e degli aeroporti minori come Scali Avioturistici per lo sviluppo del turismo e del territorio

Con il patrocinio di

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo

Avioportolano®

a cura di Guido Medici

Atti del Convegno Nazionale Avioportolano Italia
Roma, 14 marzo 2009

Progetto Avioturismo Italia

a cura di
Guido Medici

Avioportolano Edizioni

con il patrocinio di

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo

Progetto Avioturismo Ialia
a cura di Guido Medici

© 2009 E.I.L. di Guido Medici
Avioportolano Edizioni
ISBN 978-88-96534-00-7

Prima edizione giugno 2009

E.I.L. di Guido Medici
Via F.lli Bandiera 76
30175 Marghera Venezia
www.avioportolano.it
e-mail info@avioportolano.it

Quando non altrimenti specificato, tuti i dati presenti nel testo e nelle tabelle in Appendice sono di proprietà di *Avioportolano Italia* e protetti da copyright. Possono essere utilizzati con obbligo di citazione della fonte utilizzando la seguente dicitura: *Fonte dati: Censimenti Nazionali Avioportolano Italia.* Eventuali altre informazioni, elaborazioni ed approfondimenti su scala regionale e interregionale e inerenti a specifici temi possono essere richieste ad Avioportolano inoltrando la richiesta via mail al seguente indirizzo: *redazione@avioportolano.it*

Tutti i diritti riservati

Sommario

Presentazione 5

Parte I / Relazioni **7**

Guido Medici
Progetto Avioturismo Italia 9

Angelo Canale
Spazi legislativi per una politica di valorizzazione
e sviluppo degli Scali Avioturistici 45

Matteo Marzotto
L'Agenzia Nazionale per il Turismo nell'informazione
e divulgazione della rete degli Scali Avioturistici 50

Daniele Rallo
Piste private e Disciplina Urbanistica 57

Claudio Eminente
Spazi aerei, aeroporti e volo da diporto 63

Parte II / Interventi **69**

Rodolfo Biancorosso 67
Igino Coggi *71*
Luca Basso *74*
Giuseppe Casalino *77*
Luca Biagi *79*
Alessandro Sestili *82*
Massimo Levi *84*
Paolo Toniolli *87*
Angelo Calistro *89*
Gaetano Di Giorgio *91*
Michele Lenzi *92*
Leonardo Di Paola *93*
Guido Medici / Conclusioni *95*

Parte III / Appendici **99**

1. Avioportolano 100
2. Tabelle 108

“Ready for departure”

Presentazione

Progetto "Avioturismo Italia"

Il ruolo delle piste private e degli aeroporti minori come "Scali Avioturistici" per lo sviluppo del turismo e del territorio

Roma - 14 marzo 2008
Casa dell'Aviatore - Sala Baracca -
Viale dell'Università, 20 - 00185 Roma

Promozione e organizzazione: Avioportolano Italia - via F.lli Bandiera 76 - 30175 Marghera Venezia - tel/fax 041935549 email: info@avioportolano.it

Patrocinio: Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo.

Finanziamenti: le spese per il convegno e il volume sono state sostenute interamente da Avioportolano Italia senza alcuna partecipazione finanziaria pubblica o privata diretta o indiretta.

Programma: 9:30 inizio del convegno • 10:00-13:00 interventi dei relatori • 13:00-14:00 pausa • 14:00-16:15 interventi degli invitati • 16:15-17:00 relazioni conclusive

Relatori:
Dott. Guido Medici - Avioportolano Italia
Dott. Angelo Canale - Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per lo sviluppo e la competitività del Turismo
Dott. Matteo Marzotto - ENIT Agenzia Nazionale per il Turismo
Dott. Daniele Rallo - Associazione Nazionale Urbanisti, Pianificatori Territoriale e Ambientali
Dott. Ing. Claudio Eminente - ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

Hanno collaborato: Emanuele Menna, Donatella Tambini, Riccardo Chinellato, Giorgio Vianello, Enzo Lanza, Sara Medici, Ugo Piva, Nilla Meini, Giona Grazioli, Davide Giacopello (ASA srl), Alfredo Bresciani (FLARE srl), Alessandro Sestili (Rentfly srl), Ennio Medici

Hanno partecipato ai lavori del convegno: 183 invitati in rappresentanza ufficiale di 11 Federazioni Nazionali, 28 Associazioni, 8 Enti istituzionali, 26 aziende di settore e 32 aeroporti e aviosuperfici

Pubblicazione: a cura di Guido Medici. Redazione e impaginazione di Giorgio Vianello, Donatella Tambini

Edizione: Avioportolano Italia

Ringraziamenti: un ringraziamento particolare al Com.te Vincenzo Lanza e alla Direzione della Casa dell'Aviatore per la gentile ospitalità.
Ringraziamo inoltre le aziende Flare e Rentfly che hanno gentilmente offerto il buffet agli ospiti.

Parte I

Relazioni

Avioportolano Italia

Guido Medici

Progetto Avioturismo Italia

Il ruolo delle piste private e degli aeroporti minori come Scali Avioturistici per lo sviluppo del turismo e del territorio

Quella che Avioportolano Italia presenta in questo convegno è una proposta progettuale[1] il cui obiettivo è individuare e definire il ruolo che i piccoli aeroporti, le aviosuperfici e i campi di volo potrebbero svolgere con successo per lo sviluppo del turismo e del territorio, per fare dell'Italia un polo di attrazione del turismo aereo da diporto su scala europea.

La mia relazione sarà articolata in tre parti. Nella prima illustrerò il quadro generale della rete nazionale delle strutture per l'approdo aereo entro il quale si colloca il progetto avioturismo; cercherò di rendere evidente l'evoluzione quantitativa e qualitativa della parte privata di questa rete che è costituita dalle aviosuperfici e dai campi di volo. Nella seconda parte metterò a confronto la rete italiana con quella europea con l'intento di dimostrare che esiste un concreto interesse nazionale, e la concreta possibilità,

1 La relazione è stata ampliata rispetto all'intervento sviluppato oralmente nel corso del convegno. I dati citati sono completati dalle tabelle che si trovano in appendice e alle quali rimando per approfondimenti (N.d.A)

di attrarre un consistente flusso di traffico aereo da turismo costituito dalla flotta dell'aviazione generale che attualmente si rivolge ad altri paesi. Nella terza parte spiegherò quali sono i principi generali del progetto avioturismo, gli obiettivi che intende porsi e le azioni che penso sia necessario compiere per concretizzarlo. Sostanzialmente intendo proporre alcune idee guida per l'ottimizzazione della rete al fine di creare, anche nel settore aeronautico, un sistema di approdi aerei per il traffico da diporto così come è avvenuto nella nautica per i piccoli porti. Il fulcro di questa idea, sul quale ritengo poggi la leva dell'intero progetto, è quello di definire il concetto e i principi costitutivi sulla base dei quali attribuire la qualifica di "Scalo Avioturistico" *"alle strutture destinate all'approdo aereo che siano, o possano essere, un punto di accoglienza per i velivoli da diporto e per i loro equipaggi e riferimento per l'economia del territorio circostante e in particolare per quella turistica*[1]*"*. Abbiamo la fortuna di avere tra noi interlocutori importanti, sia in sala che al tavolo dei relatori[2] che ringrazio per aver accettato il mio invito e con i quali mi auguro si possa iniziare oggi un positivo dialogo e trovare insieme spazi di reciproca collaborazione. Al tavolo dei relatori sono presenti il Dott. Angelo Canale, capo del Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo della Presidenza del Consiglio presieduto dall'On. Michela Brambilla[3] che ha concesso Patrocinio Ufficiale a questo convegno; il Dott. Matteo Marzotto, Presidente dell'ENIT, Agenzia Nazionale per il Turismo; l'Ing. Claudio Eminente, capo del Dipartimento per le Politiche di Sicurezza e Ambientali dell'Ente Nazionale Aviazione Civile; e il Dott. Daniele Rallo, Presidente dell'Associazione Nazionale Urbanisti e Pianificatori Territoriali e Ambientali.

Aeroporti e aviosuperfici in base alla normativa vigente

La prima questione che vorrei proporre all'attenzione della platea è la classificazione delle infrastrutture per l'atterraggio e per il decollo degli aeromobili che in questo contesto indico con il termine generico di "scali aerei".
Nella *figura 1* ho sintetizzato tale classificazione dal punto di vista del-

1 La definizione è ripresa dalla bozza di legge proposta nella figura 32
2 Al convegno hanno partecipato 183 persone in rappresentanza ufficiale di 11 Federazioni Nazionali, 28 Associazioni, 8 Enti istituzionali, 26 aziende di settore e 32 aeroporti e aviosuperfici
3 Alla data di stampa di questo volume è in fase conclusiva la costituzione del Ministero per il Turismo

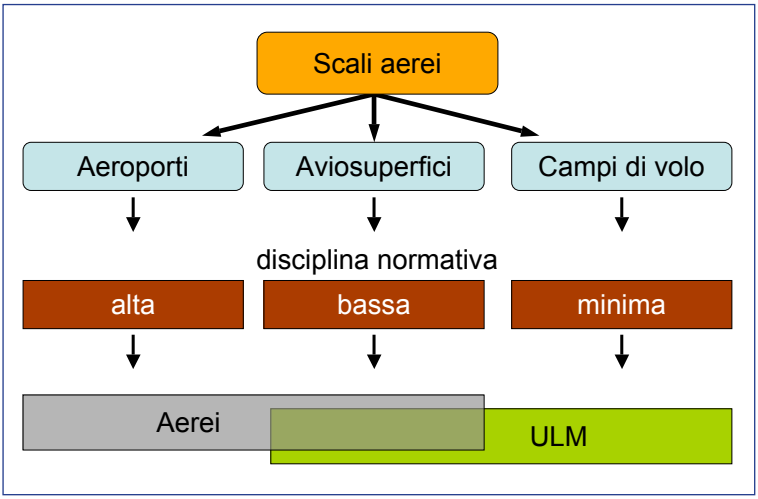


Fig. 1
Classificazione concettuale degli scali aerei in base alla normativa vigente

la vigente normativa che suddivide gli scali aerei in due categorie: aeroporti e aviosuperfici. La prima categoria è molto ampia e comprende sia i piccoli aeroporti utilizzati per il traffico locale sia gli scali internazionali come Malpensa e Fiumicino, con piste in asfalto e immobili di grande ampiezza, utilizzate come terminal di linee aeree nazionali e internazionali. Sugli aeroporti si sviluppa principalmente, con modalità e intensità diverse, il traffico commerciale, il trasporto pubblico di passeggeri e quello relativo all'aviazione privata costituita dai piccoli aerei da turismo. Un'altra importante caratteristica delle infrastrutture aeroportuali è che sorgono su aree di proprietà demaniale e sono pertanto, sebbene gestiti in molti casi da aziende private, di proprietà pubblica e controllati dall'Ente Nazionale Aviazione (ENAC) ossia dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti[1].

Le aviosuperfici dal punto di vista normativo sono cosa ben diversa dagli aeroporti. Con il termine "aviosuperficie" si identificano le piste di volo di proprietà privata, sulle quali è possibile atterrare e decollare con il consenso del gestore o del proprietario. La legge è chiara in questo senso: definisce l'aviosuperficie qualunque area idonea *"alla*

1 "L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari" (Articolo 687 del Codice della Navigazione Aerea)

partenza e all'approdo di aeromobili, che non appartenga al demanio Aeronautico"[1].
L'aviosuperficie, quindi, è una struttura destinata all'approdo degli aeromobili la cui principale caratteristica, diversamente dagli aeroporti, è quella di essere di proprietà privata. Questa figura è stata introdotta nel lontano 1968 con la legge 518, riguardante la liberalizzazione delle aeree di atterraggio, per rispondere alle richieste dei proprietari dei piccoli aerei da turismo di poter usufruire di piste proprie senza dover obbligatoriamente utilizzare gli aeroporti. Aerei che non richiedono altre strutture se non una pista in erba ben livellata lunga quanto basta e un hangar nel quale rimanere al coperto.

La comparsa dei "Campi di Volo"

Nella *figura 1*, relativamente alla classificazione degli scali aerei e a fianco di aeroporti e aviosuperfici, come vedete ho inserito anche i "campi di volo". Questo termine ha fatto la sua comparsa nel linguaggio aeronautico circa all'inizio degli anni '80 a seguito del diffondersi dei velivoli cosiddetti "ultraleggeri", chiamati così per distinguerli da quegli "aerei da turismo" che citavo prima. La particolarità normativa degli ultraleggeri era quella di non rientrare nelle norme stabilite dal codice della navigazione aerea ma di essere considerati degli "attrezzi sportivi volanti"[2]. Una distinzione, questa, che per analogia si potrebbe equiparare a quella esistente tra una barca e un windsurf. Gli ultraleggeri, in quanto "non aerei", non potevano quindi usufruire, per il decollo e l'atterraggio, degli aeroporti propriamente detti ma dovevano utilizzare *"qualsiasi area idonea avuto, ove occorra, il consenso di chi può disporre dell'area"*[3]. Il termine "qualsiasi area idonea" ha quindi introdotto una terza categoria di aree per il decollo e l'atterraggio dei velivoli ultraleggeri che poteva essere un semplice campo sottratto temporaneamente all'uso agricolo.
Nel linguaggio aeronautico comune quest'area è stata definita "campo di volo". Non c'è alcun obbligo da parte del gestore del campo di

---

1 Art.1 Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 1 febbraio 2006 - Norme di attuazione della Legge 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio.
2 Secondo la Legge 106/'85 – Disciplina del volo da diporto o sportivo – "gli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo ... non sono considerati aeromobili ai sensi dell'articolo 743 del codice della navigazione."
3 Art.3 – Uso delle aree per decollo e atterraggio – Regolamento di attuazione della legge 106/'85 Disciplina del volo da diporto o sportivo

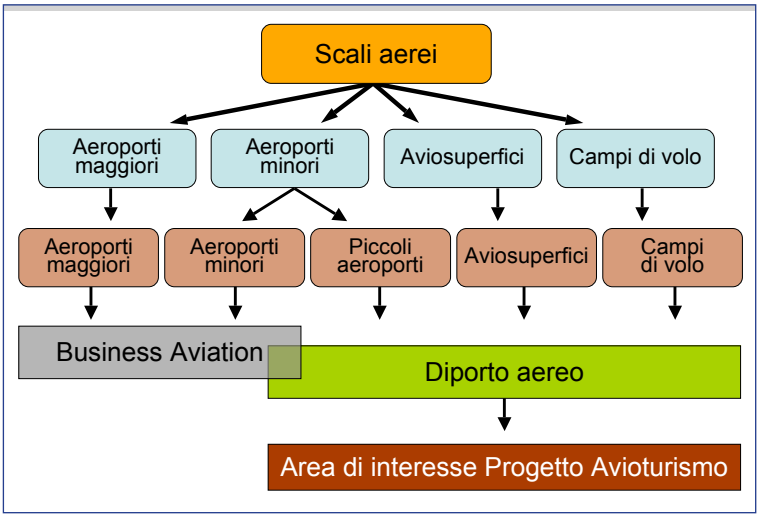


Fig. 2. Classificazione concettuale degli scali aerei in base al traffico, successivamente all'emanazione della legge 106 e alla liberalizzazione degli aeroporti

volo nei confronti dell'autorità aeronautica: non deve chiedere alcun permesso né la pista deve possedere particolari requisiti. Chiunque può ricavare sul proprio terreno una striscia di terra ed utilizzarla per il decollo e l'atterraggio degli ultraleggeri senza alcun obbligo se non il rispetto delle normative urbanistiche locali che sono di competenza comunale.

Le tre categorie di infrastrutture sono sottoposte quindi a tre diversi regimi normativi: di grado elevato gli aeroporti, molto modesto quello relativo alle aviosuperfici e praticamente nullo per quanto riguarda, invece, la categoria dei campi di volo[1]. Gli aerei propriamente detti possono atterrare solo sulle prime due infrastrutture (aeroporti e aviosuperfici) mentre gli ultraleggeri possono atterrare sulle aviosuperfici e sui campi di volo: in sostanza solo sulle piste di proprietà privata.

Questo è il quadro della classificazione normativa degli scali aerei.

Ma la realtà è più articolata se si abbandona il quadro di riferimento normativo e si entra in quello che si riferisce al traffico aereo.

La classificazione degli scali in base al traffico aereo

Nella *figura 2* ho cercato di chiarire concettualmente il senso di questa più articolata e complessa realtà. Innanzitutto gli aeroporti, con la liberalizzazione delle linee aeree, hanno cominciato ad essere distin-

1 Le normative di riferimento sono in questo caso solo quelle stabilite a livello comunale concernenti l'uso del suolo

ti in "maggiori" e "minori" in base al volume di traffico passeggeri. E i cosiddetti "minori" comprendono sia gli aeroporti utilizzati dall'aviazione commerciale sia quelli utilizzati principalmente dall'aviazione privata non a scopo di lucro ossia da quella che viene definita "Aviazione Generale"[1].

Se il criterio di classificazione, quindi, prende in considerazione il tipo di traffico che si sviluppa nelle varie categorie di scali, occorrerà distinguere innanzitutto tra gli scali sui quali si svolge l'aviazione a fini di lucro (*business aviation*) e quelli sui quali, invece, si svolge principalmente o esclusivamente traffico di aviazione generale: aerei da turismo e da diporto e piccoli servizi di lavoro aereo.

Per aeroporti maggiori si intendono quindi le infrastrutture in cui è presente in modo quantitativamente rilevante l'attività di "*business aviation*" dei voli di linea e del trasporto merci. I problemi che esistono a questo livello infrastrutturale sono oggetto di dibattito quotidiano ed esulano dal tema oggetto del nostro convegno.

Per "aeroporti minori" si intendono le infrastrutture aeroportuali che sviluppano attività di *business aviation* al di sotto di una certa soglia quantitativa. Le problematiche relative a questi aeroporti sono principalmente connesse al tema della competitività nazionale e internazionale, alla capacità contrattuale dei gestori nei confronti delle compagnie aeree, alla dotazione infrastrutturale e alla difficoltà a far quadrare i bilanci senza dover ricorrere a costanti iniezioni di denaro pubblico.

Infine, e sono l'oggetto principale della nostra attenzione, consideriamo i piccoli aeroporti, le aviosuperfici e i campi di volo. I piccoli aeroporti non hanno traffico di linea né commerciale ma offrono un impor-

---

1 L'Aviazione Generale è una delle due categorie dell'aviazione civile. Si riferisce a tutti i voli tranne quelli militari e di linea sia privati che commerciali. L'Aviazione Generale va dagli alianti e dai parapendio a motore fino ai cargo non di linea. Come risultato la maggior parte del traffico aereo mondiale ricade in questa categoria e la maggior parte degli aeroporti sono al servizio dell'Aviazione Generale. Negli Stati Uniti ci sono almeno ventimila aeroporti e eliporti dei quali circa cinquemilatrecento sono disponibili all'uso pubblico da piloti di A.G. Al confronto i voli di linea operano da circa seicento aeroporti. Secondo la US AOPA, l'Aviazione Generale produce più dell'1% del PIL degli USA fornendo più di 1,3 milioni di posti di lavoro sia nella produzione che nei servizi professionali. Gli aerei utilizzati per l'aviazione generale vengono detti oltre che aerei di Aviazione Generale, anche aerei da turismo, sebbene tale termine sia improprio perché non tutti i voli di Aviazione Generale avvengono per finalità turistiche (Da Wikipedia). Nel contesto del progetto Avioturismo ho quindi introdotto una precisazione utilizzando spesso il termine "Aviazione Generale da Diporto".

tante servizio all'Aviazione Generale dei piccoli aerei da diporto e alle attività di lavoro aereo locale. Purtroppo le strutture aeroportuali che sono considerate importanti, in Italia, sembrano essere solo quelle destinatarie di *business aviation* ed è invece trascurata (diversamente da quanto accade negli altri paesi) la parte dell'aviazione privata e generale che costituisce in tutto il mondo la maggioranza del traffico aereo. Per questa ragione i piccoli aeroporti soffrono spesso di uno stato di abbandono, sono avulsi dal contesto territoriale e faticano a sopravvivere perché gravati dai costi di servizi che sono obbligati ad offrire in maniera analoga agli aeroporti maggiori; servizi che, nello specifico sono spesso inutili e superflui[1]. Viceversa, le aviosuperfici e i campi di volo, non sottoposti alla pesantezza di una normativa gestionale inutile e onerosa, hanno potuto svilupparsi in questi anni registrando indici di incremento eccezionali come vedremo tra poco.
In conclusione, la penultima riga in basso della figura 2 sintetizza quanto fin qui detto. La fascia riguardante le categorie degli aeroporti maggiori e minori è interessata principalmente alla *business aviation*, mentre l'aviazione generale da diporto - che si fa con i piccoli aerei, con gli ultraleggeri e altri mezzi per il volo sportivo (deltaplani, alianti, parapendio ecc) - trova nei campi di volo, nelle aviosuperfici e nei piccoli aeroporti la ricettività adatta alle proprie esigenze. Questo è l'ambito di interesse del progetto che proponiamo e queste sono le strutture alle quali il Progetto Avioturismo Italia rivolge la sua attenzione.

I censimenti Avioportolano e le origini del Progetto Avioturismo

Alla luce di quanto fino ad ora esposto, qual è la geografia delle infrastrutture aeronautiche per il diporto aereo? Per rispondere a questa domanda proverò ad illustrare come la disaggregazione concettuale citata prima si trasformi in una geografia interessante. I dati che vi presenterò non sono casuali e lo stesso Progetto Avioturismo, oggetto di questo convegno, ha origini lontane nel tempo; più esattamente prende il via immediatamente dopo la legge 106/85[2].
Nella *figura 3* è illustrato graficamente il percorso di Avioportolano Italia, la cui attività di censimento delle piste di volo private prende

1 Si veda a questo proposito l'interessante ed esaustivo intervento pomeridiano del Dott. Igino Coggi, Direttore Responsabile di Air Press
2 In appendice al volume sono riportate alcune tabelle che completano le informazioni, dati e grafici pubblicati nelle pagine dell'intervento.

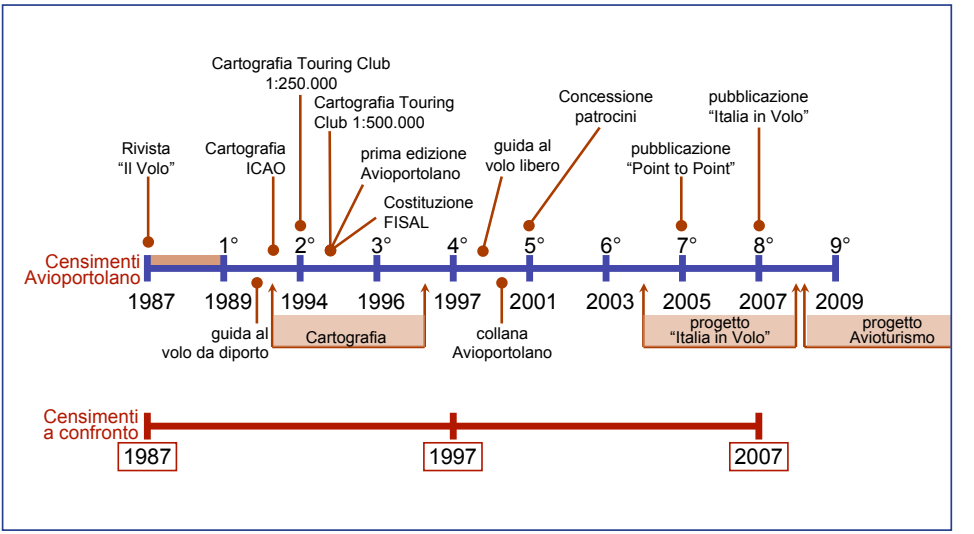


Fig. 3 Cronologia delle attività e dei censimenti svolti da Avioportolano Italia dal 1987 al 2009.

il via nel 1987. Stiamo parlando prevalentemente di campi di volo che venivano realizzati dai piloti di mezzi ultraleggeri perché non potevano decollare e atterrare da nessun'altra parte se non sulle aviosuperfici che, all'epoca, erano solo una decina in tutta Italia. Da questa data in poi abbiamo ripetuto i censimenti ogni due anni costruendo nel corso di vent'anni un data base che non ha eguali nel panorama europeo se si escludono le fonti aeronautiche ufficiali[1]. La prima pubblicazione di Avioportolano Italia risale al 1994 e il primo editoriale di presentazione aveva questo titolo: *"Per un Touring dell'aria"*. Segnale chiaro e credo inequivocabile su qual'era l'obiettivo di Avioportolano e su quali sarebbero state le prospettive del nostro lavoro: la costruzione di una cartografia specifica per il volo da diporto (iniziata con il Touring Club Italiano nel 1994 e proseguita con De Agostini in seguito), la costituzione della Federazione delle Strutture per l'Aviazione Leggera fino ad arrivare, nel 2004, a fotografare tutte le piste italiane, costruire

1 Tutte le fonti di informazione aeronautica prodotte da privati rielaborano i dati pubblicati sugli A.I.P. (Air Information Publications) dei vari paesi. Avioportolano Italia produce l'informazione aeronautica relativa ad aviosuperfici e campi di volo raccogliendo i dati direttamente alla fonte tramite censimenti, con cadenza biennale, con il patrocinio del Dipartimento per il Turismo della Presidenza del Consiglio, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Aero Club d'Italia. Il motivo per il quale è iniziata questa attività diretta è che in Italia le strutture private, fino a qualche anno fa, non erano censite dall'ENAC. E attualmente non lo sono ancora i campi di volo.

itinerari aeroturistici e realizzare la prima guida aeroturistica europea nel 2005[1]. Durante questo ingente lavoro abbiamo archiviato otto fotografie per ogni pista e quarantacinquemila immagini aeree georeferenziate di paesaggi, città, monumenti e particolarità su un percorso complessivo in tutto il territorio italiano di oltre trentamila chilometri. A conclusione di questo percorso ha preso forma concreta e prospettiva di realizzazione il "Progetto Avioturismo" con il quale propongo la costruzione di un sistema organizzato di punti di approdo per il diporto aeronautico così come avviene con i porti del diporto nautico.

La geografia degli aeroporti

Torniamo quindi alla geografia del diporto aereo illustrata nella *figura 4,* dove si vede la situazione degli aeroporti secondo la classificazione descritta in precedenza: aeroporti militari, maggiori, minori e piccoli[2]. Poiché, come ho detto, escludiamo dalla nostra analisi e dall'interesse del Progetto Avioturismo le prime due categorie (gli aeroporti militari e i maggiori), la rete aeroportuale che rimane è illustrata nella *figura 5*. Questa è l'offerta infrastrutturale aeroportuale italiana alla domanda proveniente dai velivoli di Aviazione Generale. Questa è la fotografia nel 2007: quantitativamente invariata dal 1987. La dislocazione geografica è chiara: discreta concentrazione al nord, diffusione leggera al centro e sostanziale assenza al sud e nelle isole.

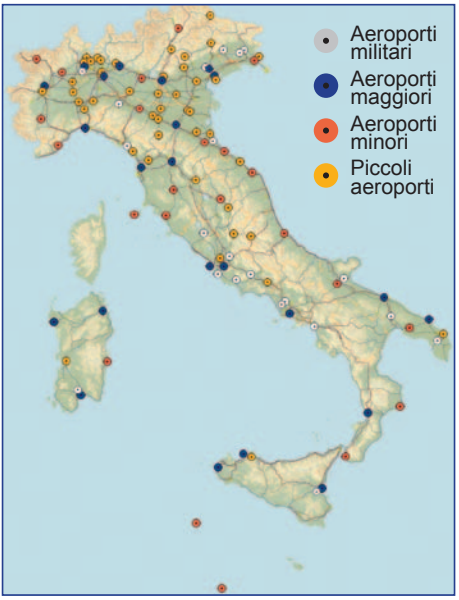


Fig. 4 Distribuzione geografica degli aeroporti: militari, maggiori, minori e piccoli secondo la classificazione Avioportolano

1 "Point to Point": itinerari aeroturistici in Veneto, Emilia, Liguria, Toscana e Sardegna, e successivamente "Italia In Volo"

2 La classificazione tra aeroporti è stata fatta sulla base dei dati pubblicati nel rapporto ENAC del 2007 e in collaborazione con Airpress

La geografia delle aviosuperfici private e dei campi di volo

Come dicevo gli aerei possono utilizzare anche le aviosuperfici private la cui dislocazione geografica, comparata con quella dei piccoli aeroporti, è illustrata nella *figura 6*. Tenendo presente che le aviosuperfici private sono state costruite, come vedremo meglio in seguito, dalla fine degli anni '80, si può già fare qualche prima considerazione. La prima è che la rapida proliferazione delle aviosuperfici private dimostra chiaramente l'inadeguatezza della rete aeroportuale minore a rispondere a una domanda crescente proveniente dall'aviazione generale. La seconda, conseguente alla prima, è che le aviosuperfici private costituiscono al centro, al sud e nelle isole l'unica rete esistente per il diporto aeronautico e le uniche in grado di rispondere alla domanda infrastrutturale proveniente dall'Aviazione Generale; a meno di non prendere in considerazione la possibilità/opportunità di costruire nuovi aeroporti. Cosa che sembrerebbe in controtendenza con i più recenti orientamenti governativi.
Questa osservazione diviene ancora più evidente se, al quadro proposto, aggiungiamo anche la cate-

Fig. 5
Distribuzione geografica degli aeroporti minori e piccoli

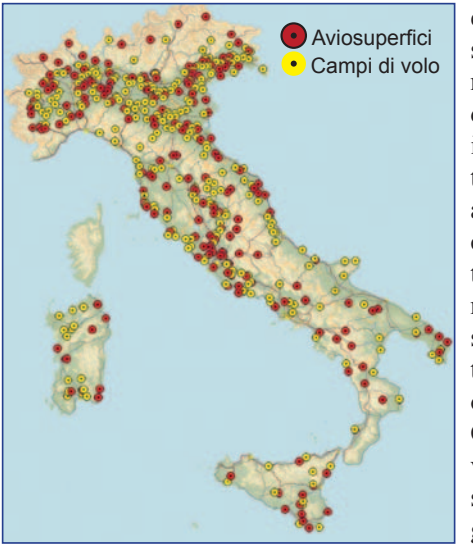


Fig. 6
Distribuzione goegrafica delle aviosuperfici e dei campi di volo

goria dei "campi di volo". La *figura 7* mette insieme, quindi, i piccoli aeroporti, le aviosuperfici e i campi di volo completando la rete infrastrutturale possibile per il diporto aeronautico in grado di accogliere l'universo dell'aviazione generale: dal piccolo deltaplano a motore al VLJ di ultima generazione (rispetto a questi ultimi la rete aeroportuale italiana dovrà necessariamente adeguarsi)[1].

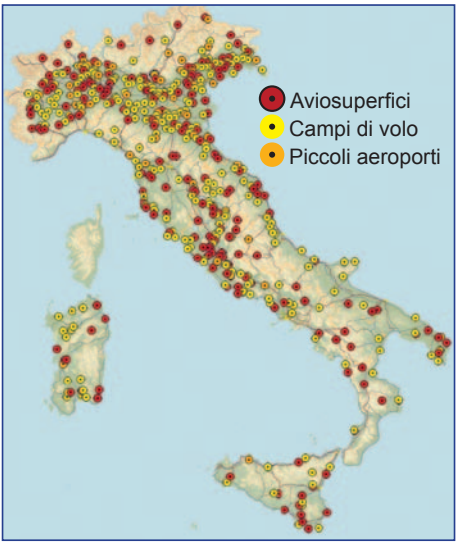


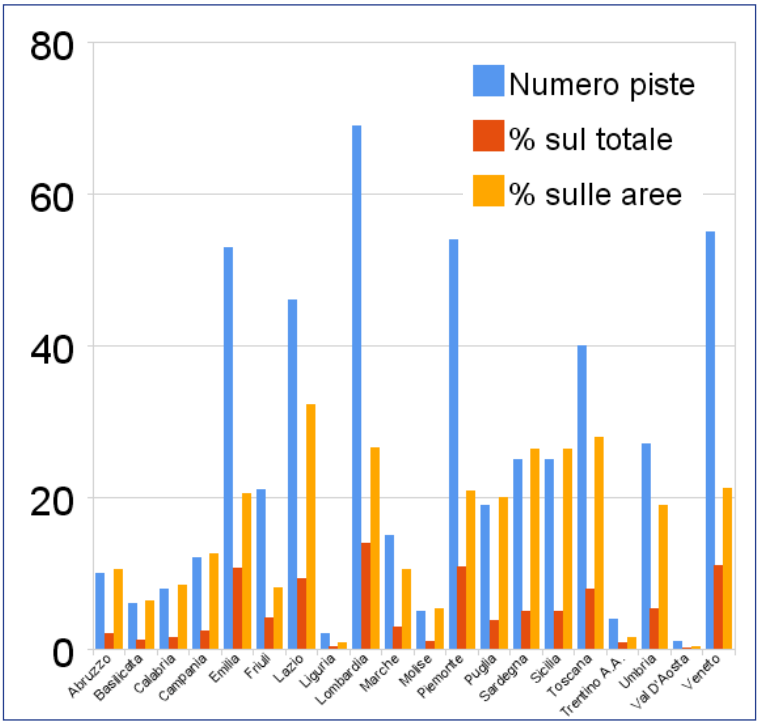
Fig. 7
Rete nazionale degli scali per l'aviazione generale da diporto: piccoli aeroporti, aviosuperfici e campi di volo

La distribuzione territoriale degli scali per il diporto aereo

Su questa rete i piccoli aeroporti hanno un peso percentuale veramente modesto, pari a poco più dell'8% contro il 38% delle aviosuperfici e il 53% dei campi di volo. Gli aeroporti presi in considerazione, pur ridotti nelle dimensioni e nella qualità, hanno tuttavia delle potenzialità notevoli soprattutto per la possibilità offerta dallo sviluppo delle tratte di collegamento interno con l'espandersi dell'uso dell'aerotaxi. Sta di fatto che l'intera rete del volo da diporto è quindi costituita da strutture private molte delle quali (sia aviosuperfici che campi di volo) offrono uno standard qualitativo alto, a volte con piste in asfalto, carburante e servizi di accoglienza di buon livello dimostrando ottime potenzialità di sviluppo. In alcuni casi vecchi piccoli aeroporti dismessi e in disuso sono stati recuperati da privati e riclassificati come aviosuperficie con brillanti operazioni di investimento e buoni riscontri economici.
La pianura padana presenta una diffusione capillare delle piste di volo

1 Very Light Jet, nuova tipologia di velivoli a turbina destinata all'aviazione d'affari e a servizio di taxi aereo per i collegamenti interni. Sono realizzati in materiali compositi a basso costo di produzione e richiedono contenuti costi operativi. Conosciuti anche con il termine di microjet, da quattro a otto posti con peso massimo al decollo di 4540 kg, sono considerati da molti osservatori come uno dei settori aeronautici di prossima rapida espansione su cui si sta concentrando l'attenzione delle più importanti industrie di produzione.

Fig. 8
Distribuzione regionale delle piste di volo private (aviosuperfici + campi di volo; esclusi aeroporti) in percentuale sul totale nazionale e sul totale per area (Nord/Centro/Sud Isole). I valori assoluti sono riportati nella tabella 19 in Appendice



con una particolare concentrazione lungo gli assi stradali e fluviali. Si intravedono poi i due assi costieri dell'Adriatico e del Tirreno e quello centrale interessante le regioni della Toscana, Umbria e Lazio verso Roma lungo la Val Tiberina.

Sul versante Tirrenico c'è una continuità quasi lineare che raggiunge la Calabria e lo stesso si vede lungo la costa Adriatica fino alla Puglia: una serie continua di scali piccoli e grandi che, oltre a costituire potenziali punti di sosta, disegnano itinerari aerei che coinvolgono tutte le regioni italiane. Le regioni meridionali e le isole, pur con un peso percentuale minore di scali rispetto al resto dell'Italia, sono strategiche nel nostro progetto perché sviluppano una forte capacità di attrazione del traffico aereo.

In queste regioni, come illustrerò in seguito, si registrano tassi di crescita infrastrutturale superiori alla media nazionale. Tutte le regioni italiane, con peso diverso come illustra la *figura 8,* sono dotate di infrastrutture private. Il Nord *(figura 9)* è ben strutturato con un 52% di presenza piste, segue l'Italia centrale con il 29% e il 19% al Sud

e Isole. Se si tiene conto delle difficoltà che i privati hanno molto spesso incontrato per realizzare queste infrastrutture, si può intuire l'entità della spinta che ha innescato lo sviluppo del volo da diporto in Italia.

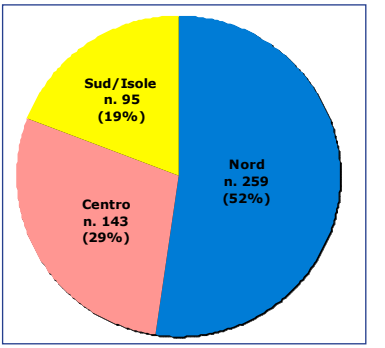


Fig. 9
Valori assoluti e distribuzione percentuale per aree delle piste private (aviosuperfici + campi di volo, esclusi gli aeroporti)

Le aviosuperfici private aumentano del 1700% in vent'anni

Tale spinta è messa bene in evidenza nella *figura 10* che riporta l'indice di crescita percentuale delle piste private in Italia dal 1987 ad oggi: escludendo i piccoli aeroporti (il loro numero è rimasto costante se non addirittura ridotto) si nota con chiarezza che il numero delle aviosuperfici è aumentato del 1700%: 17 volte rispetto alla situazione che abbiamo registrato nel 1987. I campi di volo sono cresciuti un po' meno e nel totale le piste private sono aumentate del 500% circa in vent'anni.

La crescita delle aviosuperfici è stata abbastanza rapida e costante e molte di esse (la maggioranza) sono nate prima come "campi di volo" e solo in seguito si sono trasformate richiedendo la qualifica di aviosuperfici per due ragioni. La prima per rispondere alle problematiche urbanistiche sollevate dalle amministrazioni comunali. Poiché, infatti, il concetto di "campo di volo" dal punto di vista normativo era inesistente, le amministrazioni comunali si trovavano in difficoltà nel collocare queste strutture nell'ambito degli strumenti urbanistici comunali. L'unica formula riconosciuta dall'autorità aeronautica era (ed è) l'aviosuperficie e pertanto molti campi di volo hanno ritenuto opportuno richiedere questa più chiara classificazione che in alcuni casi ha permesso di risolvere i problemi locali.

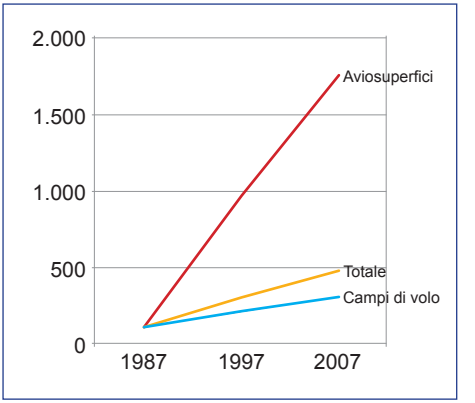


Fig. 10
Indice di incremento percentuale delle piste di volo private dal 1987 al 2007

La seconda ragione che spiega i motivi della trasformazione dei campi

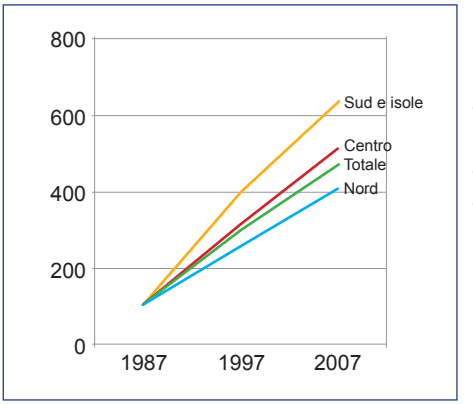


Fig. 11 Indice di incremento percentuale per area (nord/centro/sud isole) delle piste di volo private dal 1987 al 2007

di volo in aviosuperfici è da ricercare nell'insoddisfazione che molti proprietari di aerei (piloti privati) esprimono verso le strutture aeroportuali utilizzate come basi per i propri aerei. Insoddisfazione per la bassa qualità dei servizi offerti, per i costi elevati di hangaraggio e per l'eccesso di inutile burocrazia a cui sono sottoposti i piccoli aeroporti e, di conseguenza, i piloti che li utilizzano. Le aviosuperfici hanno intercettato parte di questa insoddisfazione e sottratto agli aeroporti traffico e mezzi aerei ospitandoli nelle loro strutture. Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, tuttavia, non si tratta di un fenomeno quantitativamente rilevante: secondo le nostre rilevazioni su piste private campione i mezzi aerei certificati presenti sulle aviosuperfici rappresentano soltanto il 2,85% del totale dei mezzi e gli elicotteri il 3,38%[1].

Interessante è sottolineare che le aviosuperfici possono ospitare gli aerei certificati, oltre che gli ULM[2], e quindi attrarre l'aviazione generale europea che dispone di una flotta quaranta volte superiore a quella italiana. Flotta che attualmente, come vedremo meglio in seguito, preferisce per varie ragioni dirigersi verso altri paesi piuttosto che verso l'Italia[3]. Lo scopo del nostro progetto è anche questo: catturare l'attenzione e il traffico dell'Aviazione Generale Europea.

Da questo punto di vista richiamerei l'attenzione sul nostro sud che pur essendo quantitativamente meno strutturato nel numero degli approdi aerei sembra correre più veloce delle altre aree italiane rispetto all'incremento di sviluppo. La *figura 11* mette bene in evidenza questo fenomeno: dal 1987 la crescita delle piste private nel sud e nelle isole

---

1 La maggioranza della flotta che utilizza le piste private è costituita per il 93,73% da velivoli ultraleggeri che nel corso degli anni ha subito una trasformazione tecnologica importante. La media dei mezzi hangarati è di 10,9 velivoli. Si veda a questo proposito la tabella 16 in appendice

2 Acronimo di Ultra Light Motors, con il quale si usa indicare la categoria dei velivoli ultraleggeri

3 Si vedano a questo proposito gli interventi del Dott. Matteo Marzotto e del Dott. Massimo Levi

è stata nettamente superiore della media nazionale registrando incrementi del 600% in vent'anni.

L'evoluzione qualitativa dei servizi offerti dalle piste private

Le piste di volo private hanno avuto un'evoluzione, oltre che quantitativa, anche qualitativa: la dimensione media è aumentata, sono aumentati sensibilmente i servizi disponibili e svolgono inoltre un'importante funzione economica a sostegno dell'industria aeronautica e turistica. La *figura 12* mette in evidenza le sessantasette piste private che hanno venti o più anni di attività e le centoventotto piste che, dal 1987 ad oggi, sono state dismesse[1].

Fig. 12
Piste attive dal 1987 e dismesse tra il 1987 e il 2007

La serie delle *figure 13, 14, 15 e 16* illustra la geografia dei servizi e delle attività principali che si svolgono sulle piste private. La domanda che ci siamo posti è la seguente: le piste di volo private sono solo dei semplici punti di decollo e atterraggio a servizio dei piloti locali oppure hanno sviluppato delle economie che varrebbe la pena di analizzare più a fondo? La risposta è nelle figure che mettono in evidenza le attività commerciali, le scuole di volo, i ristoranti, alberghi e servizi ricettivi presenti e le strutture che hanno convenzioni o svolgono attività per conto della protezione civile. Il panorama che emerge da queste immagini è certamente significativo e denota la propensione delle strutture private a svolgere un ruolo più ampio di quello di quello di semplice servizio ai piloti locali.

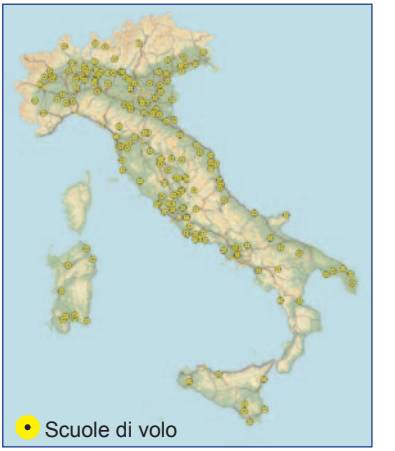
I dati in nostro possesso consentono di avanzare alcune fondate osservazioni sulle aviosuperfici e i campi di volo:

- sono un fattore importante per lo sviluppo delle imprese aeronau-

1 I censimenti Avioportolano forniscono una tracciatura precisa dell'evoluzione statistica delle piste di volo private

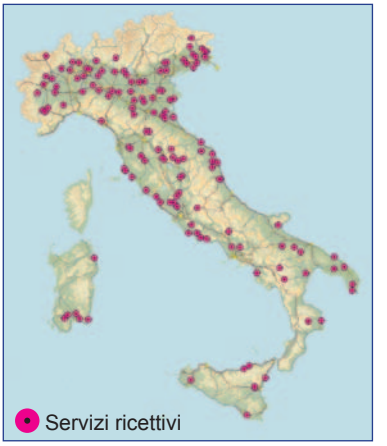
Fig. 13
Aviosuperfici e campi di volo sedi di attività commerciali

Fig. 14
Aviosuperfici e campi di volo sedi di scuola di volo



tiche di produzione, assistenza e manutenzione che trovano in queste aree luoghi e motivi di localizzazione privilegiata: il 55% di tutte le aziende censite da Avioportolano Italia che operano nel settore del diporto aeronautico hanno le proprie sedi operative localizzate presso aviosuperfici o campi di volo. La percentuale sale ad oltre il 90% se si prendono in considerazione le sole aziende produttrici e di manutenzione;

Fig. 15
Ristoranti, alberghi, agriturismo e strutture turistico ricettive presenti entro un raggio di 500 metri dalle piste private (aviosuperfici + campi di volo, esclusi gli aeroporti)



- hanno un ruolo fondamentale a valle della produzione aeronautica fornendo i servizi fondamentali ai piloti. Il servizio primario è costituito dal servizio di ricovero dei mezzi. La dotazione di hangars è cresciuta in termini quantitativi del 30% dal 1997 al 2007 nonostante la difficoltà delle procedure burocratiche e amministrative e l'offerta è ancora inferiore alle aspettative della domanda;
- contribuiscono in modo determinante all'istruzione di nuovi piloti e quindi mantengono economicamente attivo il settore produttivo aeronautico nonostante le difficoltà e i costi rilevanti imposti loro; la totalità delle scuole di volo da diporto è localizzata presso aviosuperfici private;
- sono luoghi sempre più appetibili per la localizzazione di strutture ricettive quali ristoranti, alberghi, *Bed&Breakfast* eccetera: oltre 140

di queste strutture sono localizzate o nelle immediate vicinanze o entro un raggio di 500 metri dalle piste di volo. Ciò significa che, attualmente, già il 28% delle piste di volo offre ai piloti servizio di ristorazione e pernottamento;
Inoltre i bassi costi di impianto e gestione di aviosuperfici e campi di volo (unitamente all'incremento del traffico aereo da diporto) sono un fattore importante per le strutture turistico ricettive che tendono a dotarsi di piste di volo per aumentare la propria clientela[1].

Fig. 16
Aviosuperfici e campi di volo utilizzate dalla protezione civile o sulle quali si esercita attività di protezione civile

L'area di interesse del progetto Avioturismo

Credo che il quadro presentato sia sufficientemente esaustivo per poter trarre una seconda importante considerazione circa l'area di interesse del "Progetto Avioturismo". In precedenza ho detto che le infrastrutture che riteniamo rientrino nel nostro progetto di sviluppo siano quelle che non svolgono principalmente l'attività di business aviation. Aggiungo ora che l'ambito di interesse principale del nostro progetto riguarda tutte le strutture, indipendentemente siano aeroporti, aviosuperfici o campi di volo, che svolgono o intendano svolgere un ruolo nello sviluppo del territorio circostante e siano, o diventino, punti di interesse economico per privati e amministrazioni pubbliche nonché, ovviamente, per i piloti di aviazione generale da diporto.
L'area di interesse del Progetto avioturismo Italia è spiegata concettualmente nella *figura 17.* Potete vedere come una qualunque infrastruttura per il diporto aereo abbia una dotazione minima costituita da una pista di manovra, delle strutture primarie e secondarie. La parte scura indica i servizi e i collegamenti che un'infrastruttura può avere con il territorio circostante. In altre parole la nostra attenzione si concentra su quello che il pilota e il suo equipaggio, che atterrano in una

1 Tale aspetto sembra stia per essere colto anche dalle amministrazioni pubbliche che, in controtendenza a quanto finora fatto, danno in questo senso concreti segnali di interesse. La regione Lombardia, ad esempio, nel nuovo regolamento per lo sviluppo degli agriturismi regionali, ha introdotto la possibilità che essi possano dotarsi di piste di volo da diporto.

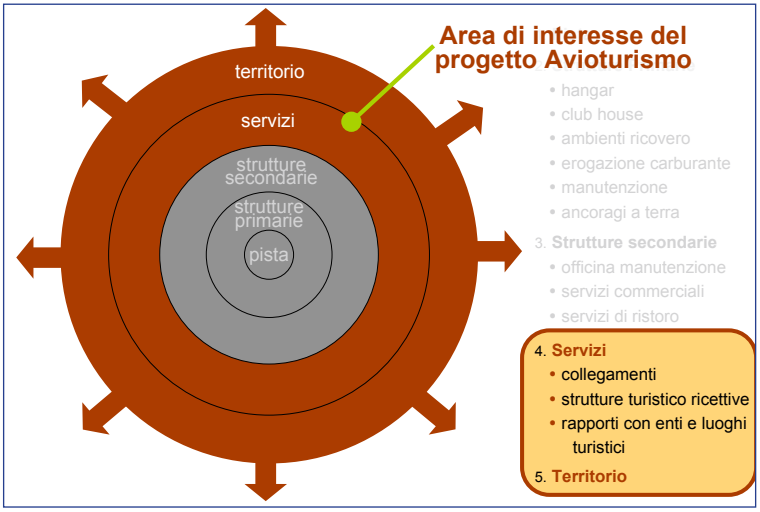


Fig. 17
Attività e struttura degli scali e area di interesse del progetto Avioturismo

pista di volo, possono fare una volta posati i piedi a terra: innanzitutto devono avere un motivo per fermarsi e, in secondo luogo, devono poter disporre di un sistema di trasporto per raggiungere un posto dove pernottare o i luoghi vicini. Né più e né meno di quello che avviene per il passeggero che atterra con un volo di linea su un qualunque aeroporto. Solo che, in questo caso, è l'amministrazione pubblica che predispone i necessari servizi mentre nel caso dei piccoli aeroporti, aviosuperfici e campi di volo che intendono svilupparsi in questo senso occorre pensare a meccanismi diversi.

Prime considerazioni sui contenuti del Progetto Avioturismo

Il ragionamento che proponiamo è quindi legato a un miglior utilizzo delle piste di volo come strutture in collegamento con il territorio circostante. Ho avuto personalmente occasione di costatare che molto raramente l'esistenza delle piste di volo è conosciuta: non sono pubblicizzate su alcun sito turistico né su materiale cartaceo di informazione pubblicitaria. Sono indicati i modi per raggiungere un determinato luogo in treno, in macchina, in bicicletta o in moto. Sono segnalati gli aeroporti più vicini ma mai sono indicate le aviosuperfici e i campi di volo.
Credo che tutti abbiamo in mente la struttura logistica di qualunque piccolo porticciolo nautico: ci sono i punti di approdo, le prime strutture ricettive e modi per raggiungere i centri abitati. E' su questa logi-

ca che dobbiamo puntare l'attenzione: su ciò che, a parità di altre condizioni, può diventare il valore aggiunto di una pista di volo. E questo valore aggiunto può essere costruito sviluppando il collegamento con il territorio. Come realizzare questo collegamento?
Gli esempi ci sono e sono stati sperimentati con successo attraverso convenzioni con i consorzi di sviluppo turistico, amministrazioni comunali, strutture ricettive private che hanno interesse alla clientela potenziale che arriva sulle aviosuperfici con il proprio aereo: alberghi, ristoranti, *Bed&Breakfast*, strutture turistico ricettive, consorzi di produzione di prodotti tipici e chi più ne ha più ne metta. Se l'infrastruttura si propone in questi termini e con la sua attività porta beneficio economico al territorio circostante è molto probabile che ne trarrà vantaggio anche per sé stessa così come accade in altri settori.
Questo aspetto è stato sempre sottovalutato ma ritengo sia una buona strada per dare rilevanza e respiro alla rete degli scali minori e soprattutto alle aree turistiche meno servite. Il settore dell'aviazione ha sempre puntato, giustamente, l'attenzione sulla navigazione aerea e sulle problematiche ad essa connesse. Gli interlocutori privilegiati, quasi gli unici ai quali ci si rivolge, sono quindi l'ENAC e l'Aero Club d'Italia ma nulla vieta che si pensi anche ad altri interlocutori competenti e interessati a coltivare e sviluppare il rapporto tra scali aerei e territorio.
Per questo abbiamo introdotto il concetto di "Scalo Avioturistico": denominazione che intendiamo attribuire a quegli aeroporti, aviosuperfici e campi-volo che abbiano interesse a svolgere il ruolo di infrastrutture a supporto dello sviluppo turistico del territorio sul quale insistono.

I concetti di "Scalo Avioturistico", "Azienda Avioturistica" ed "Ente Avioturistico"

Pensiamo all'attribuzione di tale marchio indipendentemente dalla classificazione della pista come Aeroporto, AVS o Campo – volo, ma in base ai servizi offerti al pilota e alla capacità di interagire con il territorio circostante. Faccio un esempio: a nostro avviso poco importa che una pista si trovi a venti chilometri di distanza da un centro turistico ricettivo o ad un bel luogo da visitare. Ciò che conta è che tale centro turistico ricettivo offra un servizio di *pick up* al pilota e che lo porti a destinazione. Tanto più ampie sono le opportunità in questo senso tanto più rilevante si qualifica lo scalo. Se poi questi servizi si trovano direttamente sulla pista ben venga. L'importante è offrire qualità: sappiamo che molti aeroporti sono disertati dall'aviazione ge-

nerale perché lavorano male, non offrono alcun servizio adeguato ai costi che chiedono e trattano male i piloti in arrivo. E' cosa nota e risaputa. In molti casi si segnalano servizi di erogazione carburante che poi non ci sono e così via. Non ritengo che queste strutture, ancorché dotate di pista asfaltata di 1500 metri, possano essere definiti "Scali Avioturistici". Almeno per quanto ci riguarda come Avioportolano. Per contro esistono aviosuperfici e campi di volo sufficientemente attrezzati e accoglienti da poter essere definiti in questo modo. Se poi la pista è di soli 250 metri non credo che questa debba essere la discriminante per negare l'attribuzione della qualifica di scalo avioturistico. Vorrà dire che ci atterreranno solo i deltaplani o gli autogiro. Del resto anche un piccolo approdo nautico, dove possono attraccare solo i gommoni, risulta utile tanto quanto quello dove attracca una nave della Costa Crociere. In questa logica intendiamo attribuire il marchio d'"Azienda Avioturistica" a quegli esercizi di ristorazione, ricettività o altro che attivino positivi rapporti con la gestione della pista di volo, con il pilota e il suo equipaggio. E per lo stesso motivo crediamo opportuno valutare l'attribuzione della qualifica di Comune e/o Ente Avioturistico a quelle amministrazioni pubbliche che sostengano e promuovano gli scali avioturistici e questo progetto.

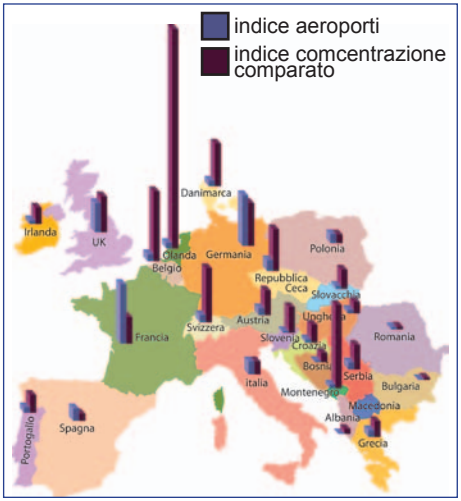


Fig. 18
Aeroporti in Europa: rapporto con la situazione italiana in valore assoluto e in relazione alla superficie territoriale del paese

Quali vantaggi sul progetto Avioturismo?

La domanda importante alla quale a questo punto è necessario provare a rispondere è la seguente: ammesso che potessimo attivare un circolo virtuoso tale da sviluppare una rete di efficienti "scali avioturistici" quale potrebbe essere il vantaggio economico per i privati e le amministrazioni pubbliche che li sostengono? In parte la risposta credo di averla già data illustrando l'evoluzione del settore aeronautico da diporto alla quale abbiamo assistito in questi anni. I segnali di concreto interesse su scala nazionale sono eviden-

ti ed inequivocabili e i numeri parlano chiaro. Scenderò ancora più nel particolare in seguito. Quello che è particolarmente interessante tuttavia è valutare le possibilità di sviluppo offerte dalla dimensione europea del volo da diporto[1].

La geografia europea degli aeroporti e la collocazione del'Italia

Vediamo quindi nella figura 18 qual è la situazione della rete aeroportuale europea e come si colloca l'Italia in questo contesto: la Francia è la nazione più strutturata con il maggior numero di aeroporti seguita da Germania e Gran Bretagna. La Germania ha quattro volte il numero degli aeroporti italiani ma questo evidente squilibrio si attenua se si rapporta il dato quantitativo alla superficie del paese.
Stiamo parlando di aeroporti e va rilevato che in Germania non esistono, come in Italia, le aviosuperfici. In Germania anche le piste private sono classificate come strutture aeroportuali. Ciò significa che, per avere un dato comparato più corretto e omogeneo, dovremmo considerare per l'Italia anche le aviosuperfici private. Il risultato di questo riequilibrio metodologico è illustrato nella figura 19 ed è certamente per noi più confortante: considerando solo gli aeroporti l'Italia ha un deficit del 74%; sommando per l'Italia aeroporti e aviosuperfici lo scarto con la Germania nella dotazione di scali aerei per l'aviazione generale si riduce al 36%. Inoltre dobbiamo considerare che in Italia gli ultraleggeri volano sui campi di volo. Il che significa che, conteggiando anche questi, l'Italia esprimerebbe un potenziale di ricettività al primo posto su

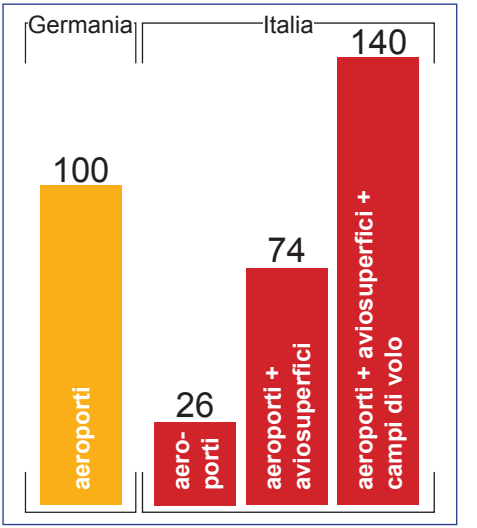


Fig. 19
Confronto Italia Germania conteggiando per l'Italia anche le aviosuperfici

1 Con il termine volo da diporto non intendo qui identificare solo il volo ultraleggero ma tutto il volo turistico indipendentemente dal mezzo con il quale viene esercitato

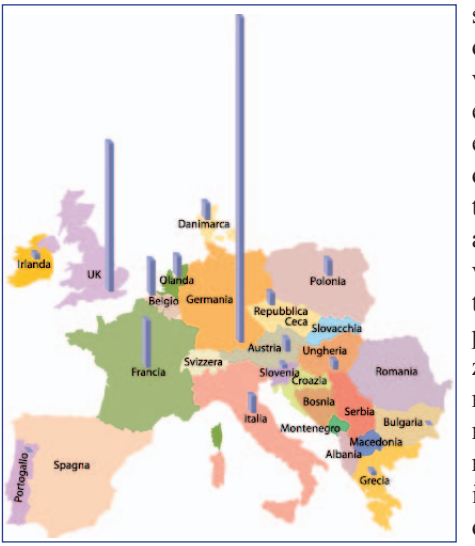


Fig. 20
Flotta europea degli aerei certificati. (Fonte dati: AOPA – dove non ci sono gli istogrammi i dati non sono presenti)

scala europea e superiore del 40% a quello della vicina Germania. Questo esercizio contabile è una evidente forzatura perché dal punto di vista qualitativo la differenza tra un aeroporto e un campo di volo è certamente rilevante. Tuttavia se vogliamo prendere in considerazione il potenziale della ricettività dell'Italia sul mercato dell'aviazione generale europea da diporto ivi compresi gli ULM, dobbiamo necessariamente considerare, tra le strutture utilizzabili nel nostro paese, anche le aviosuperfici e i campi di volo che si pongono in modo concorrenziale rispetto alle strutture aeroportuali propriamente dette.

La peculiarità del caso italiano

Il confronto appena accennato tra Italia e Germania mette in evidenza la peculiarità del "caso italiano" che alcuni giudicano una anomalia: la coesistenza di tre tipi diversi di "scali" caratterizzati da normative e modalità di utilizzazione profondamente diverse. Indipendentemente da come si vuole giudicare è indubitabile che tale particolarità sia stata uno dei motivi principali che hanno determinato la veloce crescita del settore aeronautico da diporto in Italia e l'altrettanto rapido sviluppo dell'industria ad esso connessa. Industria che oggi è in posizione di primo piano nel panorama produttivo europeo. In assenza dello sviluppo delle piste private e della particolare normativa che le ha sostenute saremmo oggi in una situazione totalmente diversa e ritengo che la "diversità" dell'esperienza italiana dovrebbe essere difesa piuttosto che omologata a quella di altri paesi che hanno tutto l'interesse a contrastare la crescente competitività dell'Italia[1].

1 Non è un caso che la richiesta dell'aumento dei pesi dei velivoli da diporto, sostenuta dall'Italia, sia fortemente ostacolata dai paesi che, come la Francia, hanno una

Fig. 21
Direzione dei flussi principali del diporto aereo da Gran Bretagna e Germania

Il mercato europeo del diporto aereo

Le potenzialità del mercato europeo del diporto aereo si evidenziano analizzando le dimensioni della flotta aerea europea. Il grafico della figura 20 (elaborato con dati AOPA) riporta i valori della flotta di aerei di aviazione generale (esclusi gli ultraleggeri) dei vari paesi comparata alla situazione italiana. Fatto 100 il dato italiano (la nostra flotta complessiva di aeromobili AG è di un migliaio di mezzi) il grafico mette in evidenza i potenziali interlocutori del progetto Avioturismo Italia. La Germania ha 20.000 aerei di aviazione generale, la Francia poco meno di 3000 e nel complesso dei paesi vicini all'Italia il bacino potenziale è di circa 50.000 aeromobili. A questo parco devono essere aggiunti i velivoli da diporto che porta più che al raddoppio. Qualcuno potrebbe affermare che, comparato ad altri settori, quello dell'aviazione generale appare comunque quantitativamente modesto. E' a mio avviso un'obiezione sbagliata perché il valore assoluto va rapportato alla velocità e alla capacità di movimento che il mezzo aereo consente più di ogni altro: un equipaggio che parte dalla Germania può tranquillamente raggiungere la Toscana, passare il week end, e ritornare. Il valore, pertanto, del potenziale economico espresso dalla flotta aerea europea è il prodotto del dato quantitativo per la velocità di movimento. Più

industria modesta e poco sviluppata.

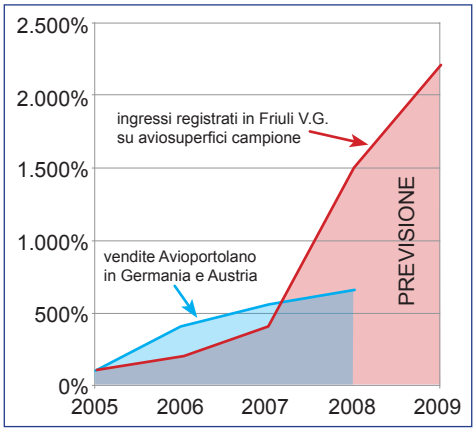


Fig. 22
Indice di incremento delle presenze in entrata da Austria e Germania su aviosuperficie campione in Friuli, in relazione all'attività di informazione svolta nei due paesi da Avioportolano Italia

si stimola il movimento e si aumenta il traffico aereo offrendo occasioni interessanti e appetibili più aumenta proporzionalmente il valore del settore.

I flussi di traffico dell'aviazione generale in Europa

Quali sono i flussi di traffico europeo? Dove vanno i piloti tedeschi, inglesi e francesi? Abbiamo costruito, con la collaborazione di AOPA[1], il grafico dei flussi principali illustrati nella *figura 21*.

I due flussi principali originati da Inghilterra e Germania sono orientati prevalentemente verso la Spagna attraverso la Francia. Si rileva poi un traffico minore verso la Grecia lungo la dorsale che interessa Slovenia e Croazia. In questa tratta vi sono più aeroporti di quanti ne abbia l'Italia e il servizio offerto ai piloti in transito, a giudizio dei piloti stessi, è superiore a quello che si riscontra nei piccoli aeroporti italiani[2]. Da notare che la regione Istriana sta cercando di intercettare il flusso di traffico verso la Grecia con un piano che prevede l'istituzione di tredici nuove aviosuperfici finanziate pubblicamente. Ciò significa che la concorrenza sul piano dell'avioturismo da parte delle nazioni che si

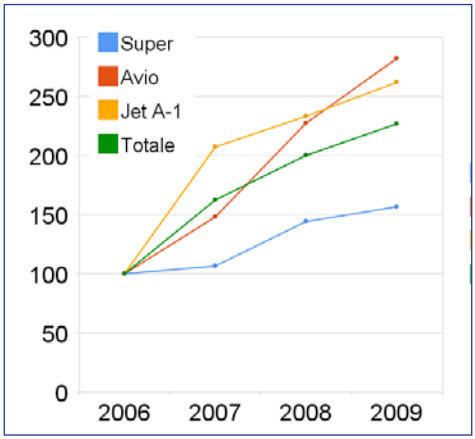


Fig. 23
Indice di incremento della vendita di carburante su aviosuperficie campione in Emilia

1 L'AOPA, attraverso le proprie associazioni nazionali, esegue costantemente un lavoro di monitoraggio dell'evoluzione dell'aviazione generale
2 Anche per gli ultraleggeri questi paesi stanno riservando un'attenzione particolare tant'è che è già possibile, seguendo alcune semplici e normali attenzioni, atterrare sugli aeroporti; cosa ancora sostanzialmente ostacolata in Italia.

affacciano sull'Adriatico farà sentire presto il suo peso in Europa. Del resto queste nazioni, nonostante le vicende belliche e le difficoltà, hanno dimostrato la loro efficiente capacità di agire nel settore nautico costruendo un eccezionale *network* di piccoli approdi.

Alcuni indici di incremento del traffico aereo da diporto

Nella figura 21, quella freccetta, in Friuli, orientata verso l'Italia indica un flusso in entrata che abbiamo registrato monitorando gli atterraggi provenienti dall'estero su un'aviosuperficie campione per verificare l'effetto di alcune iniziative promozionali condotte da Avioportolano: la traduzione in inglese della guida *Point To Point*, articoli promossi su alcune riviste tedesche e austriache e altre modeste iniziative condotte per verificare l'efficacia della nostra informazione. I dati sono confortanti e illustrati nel *grafico 22*: dal 2005, anno in cui abbiamo iniziato le azioni promozionali, l'incremento delle vendite di Avioportolano (solo in lingua italiana) in Austria e Germania sono aumentate di quattro volte. Contestualmente, gli ingressi dall'estero registrati in Friuli, monitorando un'aviosuperficie campione, sono aumentati di quindici volte e le prenotazioni per il 2009 hanno a marzo superato i valori del 2008[1]. Questo significa che sviluppando una azione informativa corretta ed efficace si possono ottenere ottimi risultati, tenuto conto del fatto che l'interesse per l'Italia da parte dei piloti di AG è ancora molto elevato[2].

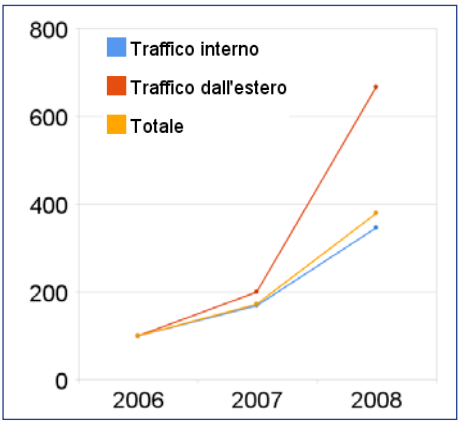


Fig. 24
Indice di incremento del traffico da diporto su aviosuperficie campione in Puglia

L'incremento costante del traffico da diporto è confermato anche da

1 L'aviosuperficie campione è quella di Codroipo – Al Casale UD12 - che dispone anche di una attrezzato agriturismo

2 Il flusso di traffico di aeromobili di aviazione generale proveniente dall'estero e diretto sugli aeroporti è scarsamente monitorato dall'ENAC che dispone, e pubblica, solo dati relativi ai movimenti – atterraggi e decolli - senza distinguere tra quelli locali e quelli provenienti dall'estero. Sarebbe interessante e utile affinare la metodologia della rilevazione e disporre di dati più disaggregati e precisi

alcuni sondaggi campione che abbiamo eseguito su altre due aviosuperfici. La *figura 23* riporta l'indice relativo alla vendita di carburante[1] presso l'aviosuperficie di Ozzano Emilia dal 2006 al 2008 con una previsione per il 2009: consumo più che raddoppiato in due anni con un incremento del 230%.
Nella *figura 24* abbiamo riportato invece l'andamento delle presenze di velivoli che hanno fatto tappa presso l'aviosuperficie di Andria, in Puglia[2]. Andamento che conferma quanto fino ad ora segnalato.

Le rotte principali del diporto aereo in Italia

Quali sono le rotte principali seguite dal diporto aereo in Italia? All'inizio del 2009 abbiamo inviato a tutte le aviosuperfici e campi di volo un questionario con alcune domande il cui obiettivo era quello di ottenere una visione più chiara delle rotte e degli itinerari aerei prevalenti seguiti in Italia.
I risultati di questo sondaggio confermano quello che già sapevamo in base all'esperienza acquisita in tanti anni di lavoro e sono riassunti nella *figura 25* che mette in evidenza i flussi principali:
- un asse principale di grande percorribilità lungo la dorsale adriatica;
- un asse centrale, più spostato verso l'interno della linea di costa tirrenica
- una serie di flussi locali circolatori con particolare rilevanza nella pianura padana con orientamento ovest/est/ovest.

L'andamento dei flussi si svolge prevalentemente con orientamento nord/sud con tre punti prevalenti di passaggio sulle aviosuperfici di Ravenna, Ozzano Emilia e Rubbiano. Ciò conferma quanto affermato circa le potenzialità che il volo da diporto potrebbe esprimere per le regioni dell'Italia meridionale.

Aree di attrazione e aree strategiche del progetto avioturismo

Sul grafico abbiamo evidenziato con differente tratteggio altre due informazioni: le attuali aree strategiche di attrazione del traffico da diporto e quelle potenzialmente attivabili con modesti interventi a livello informativo e organizzativo.
Attualmente si possono rilevare 3/4 aree di consolidata attrazione avioturistica, le più conosciute e frequentate dai piloti:
- il Friuli per quanto riguarda il traffico proveniente dalla Germania e Austria;

1 L'aviosuperficie dispone dei tre tipi di carburante, con erogazione automatica per ventiquattro ore.

2 Si tratta dell'aviosuperficie "Castel Del Monte" BA06 dotata di struttura agrituristica

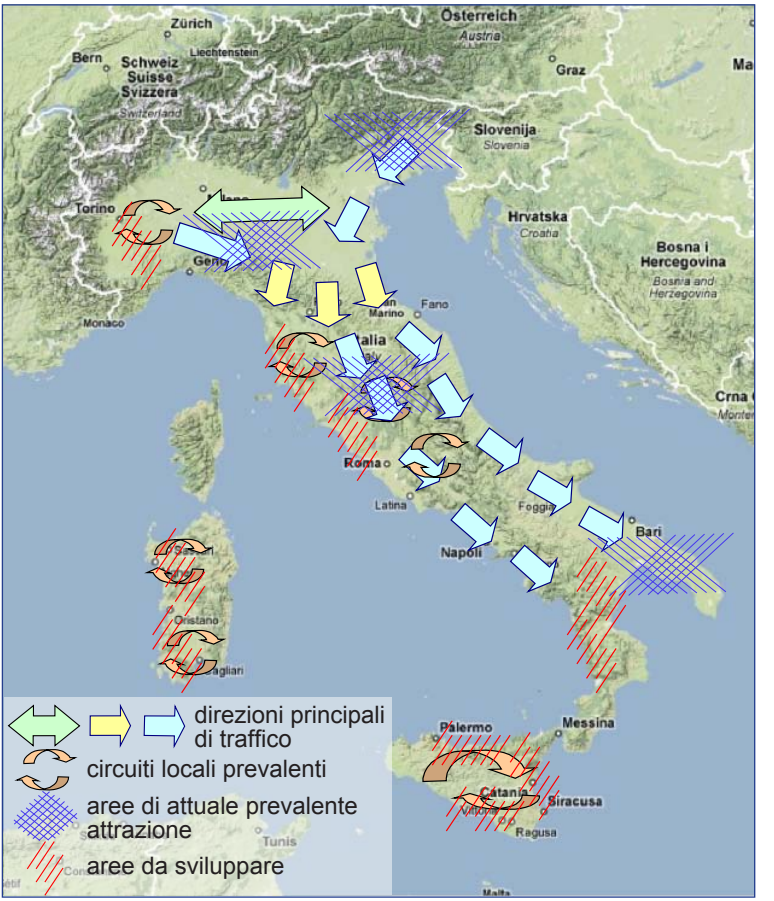


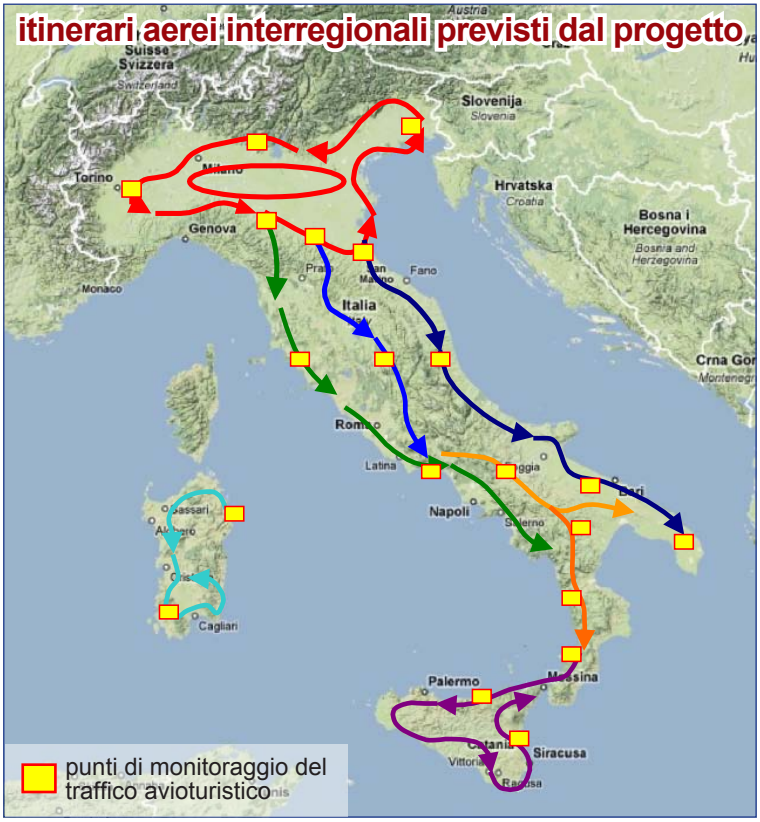
Fig. 25
Direttrici del traffico aereo da diporto, aree principali di attrazione e aree strategiche da sviluppare con il progetto Avioturismo

- la Pianura Padana per la particolare diffusione delle piste di volo
- l'area centrale Toscana/Umbria per la presenza di diverse strutture ricettive;
- la Puglia per la facilità di accesso da nord lungo la rotta adriatica.

Le zone contrassegnate con il tratteggio hanno una ricca disponibilità di infrastrutture di approdo aereo private e pubbliche e possono diventare aree strategiche di attrazione avioturistica con una progettualità più mirata e pubblicizzata. Il Piemonte, ad esempio, è abbastanza marginale rispetto ai principali flussi di traffico sia da Est che da Ovest pur presentando caratteristiche turistiche interessanti e servite da una buona rete di scali che potrebbero essere ottimizzati.

La fascia tirrena della costa toscana e laziale ha una serie di ostacoli per il volo da diporto propriamente detto (intendo qui il traffico degli

Fig. 26
Itinerari del diporto aereo nazionali interregionali del progetto Avioturismo



aerei ultraleggeri) per la presenza di vaste aree controllate e aeroporti militari che vincolano gli aeromobili a seguire rotte obbligatorie e gli ULM a circuiti interni. La Sicilia e la Sardegna hanno una buona rete di scali ma l'accesso è ostacolato per il volo ULM dal CTR di Lamezia per la Sicilia, e dal tratto di mare che circonda la Sardegna. Ci sono poi altri problemi di accessibilità che andrebbero valutati con attenzione e che sono a mio avviso facilmente risolvibili[1]. La Calabria e la Basilicata sono altre due regioni interessanti che esprimono grandi potenzialità di sviluppo per l'aviazione turistica ma dovrebbero consolidare, sviluppare e promuovere più efficacemente gli scali disponibili completando ed estendendo in questo modo la rete del sud Italia.

1 Un'ipotesi a questo proposito è stata avanzata da Giuseppe Casalino in rappresentanza della FIVU nel suo intervento pomeridiano

Itinerari nazionali interregionali del progetto avioturismo e istituzione degli osservatori

Tutto ciò fin qui analizzato ci permette di avanzare una proposta concreta e praticabile: l'istituzione di itinerari avioturistici da promuovere su scala internazionale. Itinerari che, come abbiamo visto, attraversano e interessano tutte le regioni italiane e che dovrebbero essere divulgati e promossi nella maniera adeguata dal sistema di promozione turistica nazionale. Da parte nostra, come Avioportolano, abbiamo già in cantiere diversi progetti importanti e faremo la nostra parte. Tuttavia il Governo, le Regioni e gli Enti locali e Nazionali come le APT e l'ENIT potrebbero svolgere un ruolo molto importante e ci auguriamo che ciò possa avvenire presto[1].

Lo schema della *figura 26* sintetizza a grandi linee gli itinerari avioturistici interregionali che potrebbero essere messi in atto costruendo, laddove se ne rilevi la necessità per esigenze di compatibilità con il traffico aereo, anche delle "rotte avioturistiche obbligatorie": in sostanza costruire delle "aerovie turistiche" a bassa quota che colleghino gli scali avioturistici nelle aree più delicate. E con questo termine non mi riferisco solo alle problematiche tipiche del traffico aeree ma anche alle zone sensibili dal punto di vista ambientale e monumentale. Come vedete abbiamo individuato circa sette soluzioni che coinvolgono vari itinerari sulla pianura padana, tre percorsi di attraversamento dell'Italia in senso longitudinale e altri tre itinerari che coinvolgono il sud e le isole. Tutti questi itinerari saranno articolati con percorsi locali: enogastronomici, ambientali, monumentali senza trascurare la possibilità dello shopping aereo che negli ultimi anni si sta affermando grazie alla possibilità offerta dai mezzi moderni di

Fig. 27
Temi di interesse del progetto Avioturismo

1 Gli interventi del Dott. Angelo Canale e del Dott. Matteo Marzotto hanno espresso in questo senso posizioni positive e lusinghiere

percorrere distanze considerevoli in poco tempo[1].
Occorre anche prevedere l'istituzione di osservatori privilegiati lungo questi percorsi per monitorare costantemente l'evoluzione e la qualità di questi itinerari che nella figura abbiamo ipotizzato possano essere quelli contrassegnati con il simbolo giallo.

Temi aperti, iniziative legislative e proposte del "Progetto Avioturismo"

Termino la mia esposizione con alcune proposte che focalizzano i modi attraverso i quali il nostro Progetto Avioturismo potrebbe concretizzarsi. Come avrete notato non mi sono addentrato nel merito dei problemi riguardanti la circolazione aerea perché non voleva essere questo l'oggetto specifico del nostro convegno. Ho inteso focalizzare invece l'attenzione sull'importanza della nostra rete di scali aerei con l'obiettivo di valorizzarli promuovendo il loro ruolo economico e sociale. Questo è il senso del convegno che abbiamo organizzato. E' chiaro che diverse questioni, oggetto di ampia discussione, vadano affrontate e possibilmente risolte. Nella *figura 27* mi sono permesso di elencarne alcune:
- la normativa relativa ai piccoli aeroporti va snellita per permettere una gestione adeguata ed economicamente meno impegnativa;
- la normativa urbanistica deve prendere in considerazione il fenomeno emergente delle aviosuperfici e dei campi di volo senza inutili, e spesso infondati, preconcetti e considerare queste strutture come un'occasione da disciplinare con apertura e oculatezza;
- la circolazione aerea va incentivata e per incrementare il traffico aeroturistico occorre rivedere gli spazi aerei, ricercare e trovare soluzioni adeguate per aumentare la permeabilità dello spazio aereo italiano salvaguardando le esigenze della vera sicurezza e non della sola compatibilità normativa;
- la qualità dell'accoglienza va curata. Si deve smettere di considerare i piccoli aeroporti come proprietà privata dei gruppi di gestione e degli aero club locali. Una mentalità che ha provocato e continua a provocare danni inaccettabili a scapito di molti e vantaggio di pochi. Gli aeroporti sono strutture pubbliche e hanno il dovere di esercitare il servizio per il quale sono stati istituiti. E le amministrazioni pubbliche

---

1 La media attuale della velocità di crociera dei vari velivoli da diporto avanzati si attesta su valori di circa 188 km/h con vertici di 230 km/h. La media del 1987 era di circa 110 km/h

Fig. 28
Schema delle attività di Avioportolano e proposta agli Enti istituzionali per l'avvio del Progetto Avioturismo

devono capire l'importanza di tale servizio;

- le strutture vanno qualificate concedendo la possibilità di adeguare gli edifici esistenti; va permessa l'attività economica avioturistica, il ricovero degli aerei e la realizzazione di strutture di accoglienza. Si dovrebbe inoltre consentire agli agriturismo e alle strutture turistico ricettive di dotarsi di una propria pista di atterraggio così come possono dotarsi dei parcheggi per le auto, dei campi da tennis, dei maneggi per i cavalli e di altre attività consentite e accettate senza riserve;
- la dotazione dei servizi essenziali va stimolata. Gli scali avioturistici devono essere agevolati nel dotarsi di carburante prevedendo procedure semplici e rapide (una pista ha impiegato cinque anni per avere l'autorizzazione a installare una colonnina per il carburante[1]); devono poter esercitare l'attività economica di noleggio e quant'altro necessario per offrire ai piloti e ai loro equipaggi un servizio adeguato ed efficiente;

1 Si veda a questo proposito l'esperienza illustrata dal Dott. Marzotto nel suo intervento.

- l'informazione va sviluppata; la composizione della rete infrastrutturale degli scali aerei privati è sconosciuta (il 98% delle piste che abbiamo intervistato ha dichiarato che l'informazione relativa alla propria struttura è pubblicata solo sulle pagine di Avioportolano) sia alle amministrazioni pubbliche che agli enti di promozione turistica ed è necessario da questo punto di vista riempire la mancanza;

Infine, per rendere concreto e sostenere il progetto avioturismo, con ricadute su tutta l'economia italiana, occorre che sia recepito a livello governativo con l'emanazione di una normativa che istituisca la figura degli "Scali Avioturistici", promuova adeguati finanziamenti e avvii la realizzazione del progetto.

Per quanto ci riguarda le fasi immediate per la realizzazione del Progetto Avioturismo sono sintetizzate alla sinistra della *figura 28*. Ma la centralità dell'iniziativa credo debba essere demandata alla definizione della normativa nazionale istitutiva degli scali avioturistici che mi sono permesso di tratteggiare nei primi cinque articoli e che propongo all'attenzione e alla discussine augurandomi possano essere recepiti. Infine, e concludo ringraziando per l'attenzione, presento quello che sarà il marchio di "Scalo Avioturistico" che Avioportolano Italia consegnerà a tutti i piccoli aeroporti, aviosuperfici e campi di volo che riterranno opportuno condividere con noi anche questa nuova avventura.

Contenuti della normativa per lo sviluppo del diporto aeronautico

1. Finalità dell'intervento

Sostenere lo sviluppo turistico del paese agevolando il diporto aereo con iniziative atte a proteggere, salvaguardare, consolidare e sviluppare il patrimonio costituito dalla rete dei piccoli aeroporti e delle piste private aperte al traffico del diporto aereo e le attività annesse.

2. Oggetto dell'intervento

Disciplinare le molalità di esercizio dell'attività' Avioturistica, le procedure amministrative, i criteri per la classificazione degli scali, delle aziende e degli enti Avioturistici e delle relative strutture ,nonché le modalità per l'attribuzione della denominazione e dei marchi di "Scalo Avioturistico""Azienda Avioturistica", "Ente Avioturistico" e ogni altro aspetto inerente allo svolgimento dell'attività.

3. Definizione di "Scalo Avioturistico"

Si intende la struttura destinata all'approdo aeronautico non aperta al traffico aereo di linea (aeroporto, aviosuperficie o campo di volo) che sia riferimento per l'economia del territorio circostante, in particolare per quella turistica, e destinata a servire unicamente o precipuamente l'aviazione da diporto effettuata con aeromobili, apparecchi da diporto, sportivi e di aviazione generale turistica e loro equipaggi anche mediante l'apprestamento di servizi complementari

4. Requisiti e servizi minimi

Fatte salve le specifiche tecniche e le obbligazioni stabilite dall'Ente Nazionale Aviazione Civile per le strutture di competenza, lo "Scalo Avioturistico", per essere definito tale, deve garantire ai piloti e agli equipaggi che lo utilizzano anche in via temporanea i seguenti servizi minimi ed essenziali:

- pista adeguata per le manovre di decollo e atterraggio ben segnalata e visibile, con superficie omogenea e manica a vento;
- ricovero dei mezzi aerei al coperto in idonee strutture;

- prima accoglienza in loco e/o mezzi e servizi per il trasferimento dei piloti e degli equipaggi in idonee strutture ricettive preferibilmente localizzate in zone di valenza turistica

5. **Definizione di “Azienda Avioturistica”**

   Per “Azienda avioturistica si intendono le strutture turistico ricettive che per loro collocazione geografica in prossimità degli scali avioturistici o per convenzioni in atto con queste siano o possano essere facilmente raggiungibili e fruibili dal pilota e dal suo equipaggio

6. **Definizione di “Ente Avioturistico”**

   Per “Ente avioturistico” si intende identificare, qualificare promuovere il territorio delle amministrazioni Comunali, intercomunali e provinciali dotate di scali avioturistici

7. **Definizione di ”Attività avioturistica”**

   Per attività avioturistica si intendono le attività di ricezione e ospitalità dei piloti e dei loro equipaggi che vengono esercitate dal gestore dello scalo avioturistico, anche nella forma di associazioni, società di capitali o di persone, attraverso l’utilizzazione dello scalo in rapporto di connessione con il territorio circostante e con le attività turistiche che su di esso insistono.

8. **Tipologie e caratteristiche dei servizi**

9. **Classificazione degli scali avioturistici**

10. **Locali per attività Avioturistica**

11. **Criteri per l’esercizio dell’attività avioturistica**

12. **Servizi e dotazioni minime essenziali per l’esercizio dell’attività avioturistica**

13. **Elenco regionale degli scali, aziende ed enti avioturistici**

14. **Disciplina amministrativa**

15. **Modalità di iscrizione agli elenchi degli scali avioturistici**

16. **Uso delle denominazioni e dei marchi di “Scalo avioturistico” “Azienda Avioturistica” “Ente avioturistico”**

17. **Obblighi dell’operatore avioturistico**

18. **Determinazione e applicazione delle tariffe**

19. **Programmi avioturistici regionali**

20. **Riconoscimento degli scali avioturistici esistenti**

21. **Identificazione degli osservatori per il monitoraggio dello sviluppo avioturistico**

22. **Attività di studio, ricerca e promozione professionale**

23. **Interventi di promozione dell’offerta avioturistica**

24. **Piani di intervento degli enti locali nel settore dell’avioturismo**

25. **Incentivi agli imprenditori avioturistici e alle iniziative collegate all’avioturismo**

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo

Angelo Canale - Capo Dipartimento

Spazi legislativi per una politica di valorizzazione e sviluppo degli Scali Avioturistici

Linee guida del Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo per il rilancio dell'economia del settore. Ruolo del Dipartimento nel Progetto Avioturismo Italia. Spazi legislativi e iniziative per lo sviluppo degli Scali Avioturistici

Saluto e ringrazio tutti i presenti, che credo abbiano voluto testimoniare con la loro presenza l'attenzione verso un tema che pare uscire finalmente dalla ristretta cerchia degli appassionati e degli addetti ai lavori, per imporsi finalmente come argomento attuale di ampio respiro che si vuole inserire nel quadro di una nuova politica nazionale del Turismo.

Una politica che vuole recuperare posizioni perdute (sulla competitività del turismo l'Italia è scivolata purtroppo abbastanza) soprattutto facendo leva:

- sul miglioramento della qualità dell'offerta turistica
- sull'immissione nel mercato di prodotti turistici innovativi
- sulla promozione di sistemi turistici integrati

Gli avioturisti costituiscono le più sensibili avanguardie di un numero significativo di turisti

Tra i quali io credo, a buon diritto, possiamo, anzi dobbiamo, comprendere i piccoli aeroporti e la rete delle centinaia di aviosuperfici che già attraggono migliaia di appassionati e che in prospettiva possono diventare riferimenti certi, importanti, di un turismo - chiamiamolo Avioturismo - che abbiamo sentito essere in continua espansione.
Lo sviluppo in Europa dell'aviazione leggera e ultraleggera è un fatto noto.
Altrove questo sviluppo è incoraggiato dalle stesse autorità pubbliche, mentre in Italia - pur con lodevoli eccezioni - le potenzialità dell'aviazione cosiddetta minore (che minore non è, ma parlo dell'aviazione sportiva non commerciale, turistica, da diporto) sono ancora sottovalutate.
Residua sottovalutazione, io credo, nei confronti di chi pratica l'aviazione da diporto, turistica e sportiva, dovuta a quella diffidenza che si ha nei confronti di chi esercita un'arte (permettetemi di chiamare così pilotare un piccolo aereo a elica) della quale i più nulla sanno, benché, nel cassetto dei sogni, quello di volare sia tra i più comuni e meno realizzati. Volare affascina tanti ma questo nostro mondo resta nell'immaginario un mondo lontano, per pochi iniziati.

Coniugare aviazione leggera e ultraleggera e Turismo può essere una carta vincente

Ecco allora che coniugare aviazione leggera e ultraleggera e turismo può essere una carta vincente. Una carta vincente tanto per l'una, l'aviazione leggera, che viene inserita in un contesto con una precisa finalizzazione, quanto per l'altro, il turismo, che può giovarsi di un prodotto innovativo da proporre: l'avioturismo, appunto, che è di nicchia solo apparentemente, perché gli avioturisti possono costituire le più sensibili avanguardie di un numero maggiore e più significativo di turisti.
Dello sviluppo naturale e spontaneo del settore - lo ha brillantemente illustrato il dott. Medici - si è già detto.
Le aviosuperfici negli ultimi anni sono grandemente aumentate di numero ed è aumentato il numero dei velivoli leggeri e ultraleggeri; tuttavia, a oggi, non si è ancora colto (questo è il mio parere) il rapporto tra questo settore (che peraltro fa da volano ad altri segmenti dell'economia quali lo sviluppo delle costruzioni aeronautiche e delle tecnologie applicate alle costruzioni) e il turismo.
Le aviosuperfici a oggi - tranne qualche eccezione - non risultano ancora essere inserite nei sistemi turistici locali alla stregua dei piccoli porti o di altre utilità che qualificano maggiormente l'offerta turistica di un territorio. Verosimilmente ciò è accaduto e accade per via della logica dei numeri - se sono piccoli interessano poco - ma questa può

essere, anzi è, una visione miope.
Miope, intanto, perché un numero piccolo può crescere, e l'abbiamo visto, poi perché dobbiamo cominciare a considerare questa particolare forma di turismo come un elemento integrativo, di qualità, nel contesto di un'offerta turistica più complessa.
Un territorio che offra anche approdi avioturistici (che associati a occasioni di accoglienza possano costituire una meta di vacanza appetibile) è un territorio con un valore aggiunto. Penso, ad esempio, alla possibilità di organizzare escursioni non meno affascinanti del famoso tour aereo del Grand Canyon; la bellezza delle nostre regioni non è da meno.

L'avioturismo deve essere inquadrato in un contesto più ampio nell'interesse dell'economia nazionale

Mi rendo conto che il sistema delle regole oggi non agevola e qualche volta persino scoraggia iniziative avioturistiche, però è necessario cambiare passo e guardare a questa ipotesi con spirito nuovo e costruttivo, avendo presente che l'argomento deve essere inquadrato in un contesto più ampio nell'interesse dell'economia nazionale.

Un territorio che offra anche approdi avioturistici è un territorio con un valore aggiunto

L'attuale crisi finanziaria si sta riflettendo negativamente sul turismo. Le prenotazioni per la prossima estate – ci dice il WTO, l'agenzia per l'organizzazione mondiale del turismo dell'ONU - sono in picchiata, con punte, in alcuni casi, fortunatamente non l'Italia, del -50%, -60%. Le statistiche dei mesi scorsi, e soprattutto le proiezioni per i mesi prossimi, ci dicono che a livello mondiale diminuirà la domanda turistica con intuibili ripercussioni sull'economia nazionale e soprattutto su quelle economie che hanno nel turismo il loro punto di forza.
Voglio ricordarvi che per l'Italia il turismo vale il 10% del PIL e che oltre due milioni e mezzo di lavoratori operano nei vari settori legati o dipendenti dal turismo. Va da sé, quindi, come il turismo, e soprattutto l'economia legata all'*incoming* turistico, sia assolutamente vitale per il nostro paese. Come altri paesi siamo quindi impegnati a studiare ipotesi di progetti e soluzioni che consentano di affrontare la crisi e mantenere le quote di mercato.

Il turismo e l'economia legata all'incoming turistico sono assolutamente vitali per il nostro paese

Siamo impegnati - dobbiamo esserlo per forza - ad:
- accrescere la qualità dell'offerta turistica
- aumentare la capacità di attrazione delle nostre destinazioni turistiche
- stimolare la domanda
- sostenere l'offerta

E' questo il contesto in cui è importante la valorizzazione delle aviosuperfici, e in generale dell'aviazione turistica, aumentandone l'attrattiva.
Molte cose devono essere fatte per sostenere il turismo, a cominciare

Costruire una rete nella quale siano inserite le Aviosuperfici che possiedono requisiti certificati ed eventualmente validati da un soggetto terzo

da una più efficiente e coordinata promozione a livello nazionale, ma perché non pensare anche alla valorizzazione delle Aviosuperfici? Io ci credo, e penso a:

- una rete organica di aviosuperfici e aeroporti minori finalmente aperti al traffico leggero e ultraleggero.
- una rete nella quale siano inserite le aviosuperfici che possiedono requisiti certificati ed eventualmente validati da un soggetto terzo.
- la creazione di un marchio di qualità, di cui ho parlato a lungo con il dott. Medici.
- piccoli scali aerei, forniti di servizi essenziali, collegati tra di loro e collegati con le vicine città, in grado di attrarre avioturisti dalle vicine regioni.

Dalle Regioni scaturiscano le condizioni per inserire, nei Sistemi Turistici Integrati, non solo gli aeroporti minori, ma anche le Aviosuperfici

Mi rendo conto che sto pensando al Progetto che ha proposto il dott. Medici. E non credo sia utopia pensare a tutto questo.

Cosa può fare il Dipartimento per lo sviluppo e la competitività del Turismo?

Qualcosa ha già fatto: con entusiasmo ha aderito e sostenuto il convegno, e in questo senso vi è stata l'espressa indicazione del sottosegretario On. Brambilla, che tramite me vi porta i suoi saluti.

E inoltre il Dipartimento:

- vuole stimolare sul tema l'interesse delle Regioni perché da esse, che hanno il governo del territorio, scaturiscano le condizioni per inserire, nei Sistemi Turistici Integrati, non solo gli aeroporti minori, ma anche le aviosuperfici
- porrà la questione all'attenzione di tutti gli attori istituzionali perché ognuno, per la parte di competenza, si faccia carico dell'esigenza di valorizzare le Aviosuperfici

Il Dipartimento inserirà il Progetto Avioturismo nel Piano Strategico Quadriennale per il Turismo, che sarà varato nei prossimi mesi

- inserirà il tema – acquisendo e implementando eventualmente il Progetto che ci è stato a grandi linee presentato - nell'ambito di una novità che scaturirà dagli Stati Generali del Turismo che il Dipartimento è prossimo a convocare.

Tale novità è il Piano Strategico Quadriennale per il Turismo, che sarà varato nei prossimi mesi con la collaborazione di Regioni, Enti locali, Associazioni e Imprese.

Per la prima volta l'Italia si dota di un piano strategico pluriennale del turismo, alla stregua di altri paesi. Non stiamo inventando niente; vogliamo fare qualcosa di programmato e pianificato e uscire dallo spontaneismo e, devo dire, qualche volta dal pressappochismo.

Il Piano Strategico Quadriennale del Turismo segnerà per così dire la rotta della politica nazionale in tema di turismo. Sarà importantissi-

mo, determinante per lo sviluppo di questo settore, comprendere nel piano, che sarà molto complesso e articolato, una Sezione dedicata all'avioturismo.
Comprendere nel Piano una sezione dedicata all'avioturismo sarà il viatico per far confluire consenso ed eventualmente risorse…. Senza un piano, una programmazione, Tremonti ci caccia via subito. Dobbiamo avere un Progetto. Diamo atto al dott. Medici di averlo messo a punto.
Dobbiamo prendere questa strada e ne sono convintissimo sia come Capo Dipartimento sia come Pilota.

Sarà determinante comprendere nel Piano Strategico Quadriennale del Turismo una Sezione dedicata all'Avioturismo

Dobbiamo avere un Progetto. Diamo atto al dott. Medici di averlo messo a punto. Dobbiamo prendere questa strada e ne sono convintissimo sia come Capo Dipartimento sia come Pilota

ENIT - AGENZIA NAZIONALE PER IL TURISMO

Matteo Marzotto - Presidente

L'Agenzia Nazionale per il Turismo nell'informazione e divulgazione della rete degli Scali Avioturistici

L'intervento del dott. Marzotto, che parla a braccio e senza una traccia scritta, si snoda secondo due assi: 1) L'Oratore parla come pilota 2) L'Oratore parla come rappresentante delle Istituzioni. I due punti di vista nel corso dell'esposizione spesso si sommano e si intrecciano. Ne diamo una sintesi riassuntiva.

Sono pilota dal 1991, e come tale sono un idealista. Ho fatto l'ala fissa e ho duemiladuecento ore di elicottero. Come pilota vivo un profondo senso di frustrazione. Dovessi parlare solo da questo punto di vista, vi offrirei una cattiva impressione di me per le brutte parole che dovrei dire, sia parlando della situazione che vive un pilota in Italia, sia per la scarsa percezione che ho delle istituzioni in questo settore. Ma sono stato coinvolto in questo incontro dall'amico Angelo Canale nella mia veste istituzionale, come Presidente dell'ENIT. Per questo vi dico, come pilota appassionato e come rappresentante istituzionale appassionato, che vorrei fare qualcosa, perché da questo punto di vista io sono quello che il senso di frustrazione lo soffre di più. L'ENIT, ma preferisco chiamarla Agenzia

per il Turismo, è un'organizzazione che ha come mandato la promo - pubblicità, cioè lo sviluppo dell'Italia come destinazione turistica.

L'ENIT è un'organizzazione che ha come mandato lo sviluppo dell'Italia come destinazione turistica.

Ho accettato con entusiasmo e con orgoglio questo incarico perché amo follemente il mio paese e per il volo vorrei fare qualcosa. Legata al volo, anzi, c'è la primissima riflessione che ho fatto da "non ancora nominato Presidente ENIT". Volevo pungolare, poi ho capito che in questo mondo non si può andare contro la corrente, perché non conviene. Quindi approfittiamo di un evento come questo per ragionare.

Oggi, qui con voi, posso parlare con gente che mi capisce. Essere pilota privato oggi in Italia significa subire vessazioni. Voi lo sapete, inutile girarci intorno: manca tutto.

Impossibile girare l'Italia in volo. All'estero volare è fantastico, in Italia impossibile.

Non esiste possibilità di girare l'Italia in maniera sensata poiché le strutture esistenti sono impraticabili e non ricettive, e sembra che non esista neppure una cultura avioturistica.

Nessuno ne capisce il perché, nemmeno io.

Il volo è prima di tutto cultura, cultura qualificata. Io ho un *Écureuil*, un elicottero monorotore, che adesso è all'Urbe, e già sto pregustando il volo che farò oggi. Ogni estate mi prendo dieci giorni e vado a Nord attraverso la Germania.

Ho fatto quattro volte Capo Nord, trattato alla grande. Al di là delle Alpi io respiro. Se devo andare a Monaco, anche per lavoro, o se devo attraversare la Germania verso nord, mi fermo ad Aufsburg. Perché non mi fermo a Monaco, in un aeroporto enorme in cui poi mi perdo, ma in un piccolo aeroporto accogliente, dove mi salutano, mi preparano le carte, accettano dieci carte di credito, mi chiamano il taxi.

Non è difficile strutturarsi così. Basta copiare. La questione dei prezzi e dei costi non è reale.

Sono stato al Circolo polare, ho girato in lungo e in largo la Finlandia, dove ci sono aeroporti che hanno una persona sola che ti fa la radio, ti chiama il taxi e poi ti fa il caffè. Da noi, in Italia, abbiamo sentito ministri di governi recenti dire che ottimizzare il sistema aeroportuale italiano significa chiudere gli aeroporti. In un paese civile gli aeroporti si aprono.

È ancora una volta una questione di cultura. Considerate il rapporto che c'è tra territorio e aeroporti in Germania. Là c'è un sacco di gente che in volo va dappertutto.

Voglio portarvi un altro esempio di buona accoglienza e organizzazione. In Finlandia c'è un posto che si chiama Fajala: milleduecento metri

È necessario organizzare un sistema che dia un'accoglienza minima e fornisca sorveglianza ai mezzi

di pista battuta formidabile, un solo operatore che è anche funzionario comunale, il cui unico problema sono le renne. Mi ha dato la sua macchina, mi ha procurato da dormire in venti minuti… Poi mi si chiede perché non vado a sud.
L'elicottero è un po' una mezza via perché ogni due ore e mezzo, due ore e quaranta, deve essere a terra. Se andate a sud, vedrete che tratte si fanno da Roma in giù! Cosa c'è da Roma in giù? Pontecagnano… Lamezia. Impossibile atterrare a Lamezia, anche per una macchina certificata.
Mi hanno detto "Non abbiamo il modulo, per cui lei non può atterrare qua". E a Catania: "Noi a lei non la vogliamo qui, perché solleva polvere". La verità è che una macchina da duemiladuecentocinquanta chilogrammi che paga per tremila non ha nessuna rilevanza per loro. Figuratevi una macchina da settecento chilogrammi che paga per mille!
Allora sono andato a Taormina, dove amici "ex aeronautica" si sono fatti un'aviosuperficie in un campo di patate (lo dico affettuosamente). Lì sono stato accolto, mi hanno fatto arrivare un'auto – ero lì per lavoro - e mi hanno organizzato il trasferimento a Catania.
Quando organizzo un volo, guardo la sua pubblicazione[1], dott. Medici, che leggo e compro dal 1992, che è l'unica che mi dà un'idea per capire l'ambiente. Ma è possibile che tutto si debba organizzare in questo modo e a livello istituzionale le cose non possano andare diversamente?

Quello che state facendo è un grande segno di civiltà e di cultura: cultura della simpatia, dell'appartenenza a una categoria, della condivisione di una passione, è la cultura dell'accoglienza e dell'ospitalità, e l'Italia è il paese dell'ospitalità

Ovvio che in estate vado nel Nord Europa e non a sud! E' la mia libera ribellione contro questo stato di cose, così come lo è quella di alcuni amici di Taormina che si sono fatti l'aviosuperficie, a costo di volare a cinquecento piedi!
Nei luoghi di accoglienza avioturistica è necessario pensare anche al carburante. Ho un'aviosuperficie mia a Thiene, e non vi dico i problemi, anche con i vigili del fuoco, a causa dell'erogazione del carburante! Del resto o ci si organizza con le taniche o si deve avere un distributore.
Altro tema non banale è il posto in cui lasciare la macchina di notte. Non penso a un vero e proprio hangaraggio (che poi per gli elicotteri è difficile) ma alla possibilità di lasciare il mezzo in sicurezza.
Insomma è necessario organizzare un sistema che dia un'accoglienza minima e fornisca sorveglianza ai mezzi. L'aviosuperficie di Ozzano è

1 Avioportolano (N.d.R.)

un'eccellenza assoluta, il problema è il resto. Se un contesto è ambientalmente difficile ti scansi.
Non si possono segnare i punti di riporto VFR assegnandogli i nomi dei luoghi…. Mandolossa… i Tedeschi, i Francesi non sono in grado di pronunciarli. Basta volare nel sud della Francia per rendersi conto come tutto si possa semplificare.
Parlare dei servizi di base finisce per essere frustrante, parlare invece del potenziale apre un altro discorso e qui, sul fare, parlo dal punto di vista del rappresentante istituzionale.

Basta volare nel sud della Francia per rendersi conto come tutto si possa semplificare

L'ENIT è un grande promotore dell'Italia.
Quello che state facendo è un grande segno di civiltà e di cultura. Il volo è prima di tutto cultura. La cultura del pilota, quello vero come noi, quello appassionato contro ogni logica, specialmente in Italia, è la cultura della simpatia, dell'appartenenza a una categoria, della condivisione di una passione, è la cultura dell'accoglienza e dell'ospitalità, e l'Italia è il paese dell'ospitalità.
E' il paese della bellezza architettonica e paesaggistica: venire in Italia continua a essere attraente. Nella nostra aspirazione, come meta turistica l'Italia continua a essere il paese numero uno, anche se nella realtà è diventata il quinto. I dati ci dicono che, per turisti che viaggiano, l'Italia è al quinto posto, con circa quarantaquattro milioni di stranieri.
Istituzionalmente il mio compito è di vendere l'Italia all'estero e ritengo che voi esprimiate un forte potenziale per implementare il richiamo di un turismo estero.
Il tema che trattate è fantastico, il potenziale straordinario.
Le *slide* che ha mostrato Medici evidenziano il potenziale della ricaduta di un progetto, danno il senso dell'incontro di oggi, e contestualizzano la mia presenza qui.
Le due frecce gialle[1] mi hanno spaventato perché significano che il mondo va avanti e io, come pilota, da un certo punto mi scanso. Se in posto non sei gradito o è ambientalmente difficile, ti scansi.
Ma rimaniamo sul potenziale che è forte e capace di distrarre in direzione dell'Italia un considerevole, ed economicamente importante, flusso avioturistico europeo, attualmente diretto per la quasi totalità

Le slide che ha mostrato Medici evidenziano il potenziale della ricaduta di un progetto, danno il senso dell'incontro di oggi, e contestualizzano la mia presenza qui

1 La slide citata è relativa alla fig. 21 a pag. 31, e mostra due frecce gialle indicanti il flusso avioturistico che dall'Europa si dirige verso Francia, Spagna e Grecia, lasciando fuori completamente L'Italia (N.d.R)

Ritengo che il potenziale sia espresso dalle aviosuperfici e dai campi di volo, che stanno a indicare una categoria di turismo con un potenziale ancora inespresso ma che c'è.

verso Francia e Spagna, e di dare nuove e concrete possibilità di sviluppo economico per l'intero settore aeronautico e per quello turistico.

Più che nei bollini blu o bianchi[1], ritengo che il potenziale sia espresso nei bollini di vari colori[2], come Medici ha illustrato, e che stanno a indicare una categoria di turismo che ha un potenziale ancora inespresso ma che c'è.

I dati che abbiamo ascoltato, per parte mia con grande attenzione, mi hanno testimoniato ciò che in parte sapevo. Quei venticinquemila piloti che già girano l'Italia, cresceranno ancora perché un certo grado di liberalizzazione intelligente (con regole sensate, non vessatorie) permetterà di stabilizzare il mercato.

Quei venticinquemila passano parola. La fidelizzazione a un Paese avviene tramite il passa-parola: un bel volo è un bel volo anche per chi non è pilota. Esiste il piacere del volo, non solo l'estetica del volo. Esiste un'intera comunità di persone che ne racconta l'esperienza.

L'Italia è un paese straordinario con una struttura orografica unica al mondo, con possibilità paesaggistiche stupende. È un mondo di bellezza pazzesca: in pochi minuti di volo puoi vedere, da alcune cime dell'Appennino, addirittura due mari.

Istituzionalmente dobbiamo vendere l'Italia all'estero, ed è coerente per l'ENIT immaginare che sia attraente per piloti VDS[3] venire in Italia. L'Italia resta ancora una destinazione desiderata perché ha cultura ospitale e qualificata.

Voglio farvi l'esempio del turismo congressuale.

Il turismo congressuale è qualificato, millecinquecento/duemila presenze il suo *network*: non molto ma interessante, perché è un'utenza che, non avendo tempo di godere il paese in quel momento, aspira a tornare - se trattata bene.

È coerente per l'ENIT immaginare che sia attraente per piloti VDS europei venire in Italia.

La fidelizzazione a un Paese avviene, come dicevo, attraverso il passaparola. Il congressista è un amico che tornerà se trattato bene, e magari con il suo aeroplano e la sua famiglia.

Lo stesso meccanismo vale per quello che oggi è stato definito Avioturismo. Anche questo è un turismo qualificato, poiché il passaparola si basa sulla cultura del volo, quindi sulla condivisione di una passione e sull'appartenenza a una categoria.

Se supportato da un sistema logistico efficiente, il pilota verrà in

---

1 Il riferimento è alla slide che indica gli aeroporti

2 Il riferimento è alle aviosuperfici e ai campi di volo

3 VDS: Volo da Diporto Sportivo

Italia.
Il numero delle presenze di turisti stranieri in Italia, 43 milioni, moltiplicato per il numero delle notti in cui si trattengono, 4,7, danno come risultato circa 163/164 milioni di presenze.
Se il 4,7 diventasse 5, noi aumenteremmo il nostro fatturato del 15%. Il potenziale perché questo accada c'è. E c'è gente come voi che rende possibile essere ottimisti.
Ritengo pertanto sia perfettamente coerente per l'ENIT dire che l'Avioturismo è una piccola categoria di settore con elevato potenziale di attrattiva di stranieri per l'Italia, e che sia altrettanto coerente che l'ENIT divenga acceleratore culturale di questo contesto.
Pertanto faccio una proposta, suggerita dall'amico Angelo Canale.
L'ENIT ha ventinove sedi all'estero, con vari livelli di rappresentanza. Ha anche una bella sede a Roma, dove un convegno come questo sarebbe potuto essere fatto, con un po' di stampa…. Potremmo pensarci in futuro.
Abbiamo un *hardware* turistico dei più importanti al mondo. Stiamo per presentare in cinque grandi nazioni del mondo una campagna istituzionale di promozione dell'Italia, cosa che non si faceva da tre anni. Per due mesi i più importanti *broadcast* di cinque Paesi ospiteranno questa comunicazione che è stata progettata in modo simpatico. Il primissimo prodotto uscirà il sei aprile.
Ho sorriso quando ho visto ieri che il grosso della campagna è costituito da immagini aeree: un caleidoscopio di trenta secondi di rappresentazioni aeree che restituiscono il profondo senso estetico che ha il volo. Del resto la nostra passione ruota proprio intorno a questo. Quella è l'Italia, ne sarà comunicata l'immagine come tale, e verrà rappresentata "dall'alto". Non esiste punto di vista migliore per abbracciare tutto.
Potremmo pensare di inserire nelle nostre promozioni gli itinerari avioturistici.
Per fare un esempio, abbiamo stipulato un accordo con costruttori di cicli e motocicli per promuovere destinazioni turistiche e cicloturistiche. Pur essendo molto più svantaggiate di noi, meteorologicamente, Germania e Olanda queste cose le fanno da sempre, noi no.
Possiamo promuovere l'avioturismo in questo modo:
- preparazione del materiale in una o due lingue.
- costruzione di un po' di comunicazione sul sito dell'ENIT.
- realizzazione della diffusione attraverso le sedi ENIT all'estero.

Inoltre ho un suggerimento che possiamo cercare di far maturare.

Potremmo pensare di inserire nelle nostre promozioni gli itinerari avioturistici

Possiamo promuovere l'avioturismo in questo modo:
- preparazione del materiale in una o due lingue.
- costruzione di un po' di comunicazione sul sito dell'ENIT.
- realizzazione della diffusione attraverso le sedi ENIT all'estero.

L'ENIT organizza ventiquattro fiere del Turismo. Potremmo concedere, in queste fiere, uno spazio e creare un brand

L'ENIT organizza ventiquattro fiere del Turismo. Potremmo concedere, in queste fiere, uno spazio, e creare un *brand*.
Sto pensando a Londra, Berlino, il BIT di Milano… Forse a Mosca non ci interessa andare, anche se è vero che verso l'Italia converge però tutto il mondo, anche le grandi fiere di paesi che non sono noti per essere terra di turisti aviatori.
Possiamo preparare materiale e diffonderlo. Lo spazio lo diamo noi, senza impegni.
Possiamo fare tre o quattro fiere in cui diffondere un sistema che deve essere comprensibile.
Parlo da rappresentante istituzionale. Vi dico: le cose stanno come stanno, ma il potenziale c'è e si può fare qualcosa. Ritengo che esistano persone e motivi di governo che lasciano intendere che qualcosa si possa fare.

Possiamo preparare materiale e diffonderlo. Lo spazio lo diamo noi, senza impegni

Associazione Nazionale Urbanisti,
Pianificatori Territoriali e Ambientali

Daniele Rallo - Presidente

Piste Private e Disciplina Urbanistica

Le piste private come infrastrutture a sostegno dello sviluppo del territorio. Problematiche relative all'uso del suolo per approdi avioturistici nell'ambito della legislazione urbanistica regionale e comunale. Possibilità/necessità di predisporre linee guida legislative per la disciplina dell'uso del suolo per gli scali avioturistici.

Il tema preso in considerazione è riconducibile alla semplice e banale questione: perché è così difficile aprire e gestire un campo volo nel territorio italiano? Quali sono le difficoltà urbanistiche da superare?

Molti gestori hanno realizzato i campi volo "spontaneamente" ma si sono trovati in seguito ad essere "abusivi" senza saperlo. Altri vorrebbero ampliare i campi con strutture idonee, altri vorrebbero aprirne di nuovi. Tutti si scontrano con la tematica urbanistica, ostica per i non addetti ai lavori.

Competenze

Per aprire una pista di volo sono necessari due tipi di autorizzazione. La prima è l'autorizzazione che in alcuni casi è richiesta dall'Ente preposto al controllo aereo (ENAC). La seconda è di competenza comunale e riguarda il permesso di costruire e la destinazione urbanistica

dell'area in cui si collocano la pista e i manufatti connessi.

Legislazione urbanistica

La legislazione urbanistica è di competenza nazionale per quanto riguarda i grandi temi, per esempio l'ambiente, il paesaggio e la tutela degli stessi. E' di competenza regionale in quanto materia delegata dallo Stato secondo la modifica costituzionale. E' di competenza comunale per quanto riguarda il "governo del territorio" entro i limiti amministrativi del comune.

Lo strumento urbanistico: il Piano Regolatore Generale

In materia legiferano quindi lo Stato, le Regioni ma anche i Comuni che redigono e gestiscono lo strumento urbanistico: il Piano Regolatore Generale, atto regolamentativo secondario e derivato. Nel vocabolario dell'urbanistica il tema delle Piste di Volo non è mai entrato se non "timidamente" da pochi anni in alcuni provvedimenti regionali. Al contrario è presente nel Codice della Navigazione da diversi decenni. In mancanza di specifiche tecniche di riferimento bisogna quindi affrontare la tematica per analogia.
Due sono le possibilità che si aprono:
a) il Campo Volo considerato come luogo per esercizio di attività ludico - sportive
b) il Campo Volo considerato come luogo di esercizio di attività imprenditoriale che gestisce una struttura con annessi servizi a pagamento (hangar, magazzini, ecc.) e con annesse strutture legate alla ricettività e all'avioturismo in senso lato (bar, ristorazione, posti letto, ecc.).
In entrambi i casi, la superficie del campo volo diventa utile anche per la Protezione Civile in occasione delle emergenze e può rientrare nei Piani di gestione delle stesse.

Il Campo Volo come attività ludico-sportiva

Per standard s'intende un'attrezzatura pubblica o di uso pubblico al servizio di una parte di utenza

Con questa interpretazione il Campo Volo assume la valenza di servizio a standard regolamentato dal D.M. 1444/68. Per standard s'intende un'attrezzatura pubblica o di uso pubblico al servizio di una parte di utenza. Sono standard di prima necessità i parcheggi, le aree per il gioco e lo sport, gli edifici per uffici pubblici, le scuole, ecc. Sono standard, di rango sovra-comunale, l'ospedale, lo stadio per i grandi eventi, l'università, ecc.
Il Campo Volo può rientrare in quest'ultima categoria, designata dal

legislatore come "zona F" (art. 4 DM 1444/68) e come tale deve essere inserita nel Piano Regolatore Generale Comunale.
Le implicazioni e le conseguenze di tale scelta sono molteplici.
L'area oggetto del futuro progetto di Campo Volo deve essere inserita nel Piano Regolatore Generale (PRG) comunale con una perimetrazione e con la dizione di "Zona Territoriale Omogenea di tipo F".
L'inserimento nel PRG avviene nel momento in cui il Comune redige il piano, solitamente ogni 10-15 anni. Il gestore del Campo Volo deve attivarsi per presentare una domanda preventiva al Comune in cui specifica il progetto che vuole attuare. Conseguentemente si apre una fase interlocutoria per addivenire a un accordo pubblico/privato preventivo (atto unilaterale d'obbligo) o a un pre-accordo (una Convenzione) che sarà ratificato a Piano approvato e parallelamente al permesso di costruire.

L'inserimento nel PRG avviene nel momento in cui il Comune redige il piano

L'inserimento come area F sottende la valenza pubblica dell'area. Lo standard inserito in zona F diventa un "servizio pubblico o di uso pubblico". Questa dizione introduce il concetto di "esproprio". Nella prassi però questa pratica viene attuata difficilmente per mancanza di risorse da parte dell'Ente Locale, ma anche per difficoltà interpretative sulla valutazione del valore. L'ultima giurisprudenza ha introdotto come riferimento il "valore di mercato" del bene in questione. Una volta in possesso dei terreni, l'Ente Locale dovrebbe progettare e realizzare l'attrezzatura di servizio. Il Campo di Volo non si presta però a questa prassi operativa per ovvie ragioni.
Il servizio può essere allora considerato di "uso pubblico" ma rimanere di proprietà privata. E' questo il caso più frequente negli ultimi decenni. Il privato realizza l'opera pubblica (parcheggio pluripiano, piscina, ecc.) e stabilisce determinate regole di gestione e di utilizzo con l'ente comunale attraverso la stipulazione di un'apposita Convenzione. Un atto che stabilisce diritti e doveri di entrambi i sottoscrittori.
Per un Campo Volo la Convenzione potrebbe prevedere per esempio la sua disponibilità per la Protezione Civile, oppure il suo utilizzo a prezzo concordato per qualche associazione giovanile o locale, eccetera. In questo modo si evita l'esproprio.

Servizio di "uso pubblico" ma di proprietà privata. E' questo il caso più frequente negli ultimi decenni

Il Campo Volo come attività imprenditoriale

Il Campo Volo con le attività connesse può anche assumere la rilevanza giuridico - amministrativa di impresa societaria. La società gestisce lo scalo, fissa le tariffe per l'utilizzo, affitta il posto parcheggio

Il Campo Volo con le attività connesse può anche assumere la rilevanza giuridica e amministrativa di impresa societaria

nell'hangar, fa servizio di officina e di somministrazione di bevande, e ancora può mettere a disposizione una ristorazione o un servizio di ricettività, e altro ancora.
Questa interpretazione ha varie implicazioni.
L'impresa può usufruire di una legislazione "speciale" inserita nel contesto nazionale per accelerare le procedure di apertura della stessa, oppure di ampliamento di una attività esistente. Il riferimento legislativo è rappresentato dal DPR 447/98 (e successive modifiche e integrazioni) che ha istituito lo Sportello Unico per le Attività Produttive – SUAP, cioè il "regolamento di semplificazione dei procedimenti di autorizzazione per la realizzazione di impianti produttivi, per il loro ampliamento, ristrutturazione e riconversione, per l'esecuzione di opere interne ai fabbricati nonché per la determinazione delle aree destinate agli insediamenti produttivi".
Il SUAP permette di realizzare gli impianti produttivi anche in "deroga" al Piano Regolatore Generale.
L'Art. 5 specifica la procedura quando si tratta di "Progetto comportante la variazione di strumenti urbanistici." e recita:

Il SUAP permette di realizzare gli impianti produttivi anche in "deroga" al Piano Regolatore Generale

> *1. Quando il progetto presentato, ancorché conforme alle norme vigenti in materia ambientale, sanitaria e di sicurezza del lavoro, richiede la variazione di uno strumento urbanistico, il Sindaco del comune interessato rigetta, motivatamente, l'istanza ovvero convoca, dandone contestualmente pubblico avviso, una conferenza di servizi, disciplinata dall'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n.241, come modificato dall'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n.127, per le conseguenti decisioni. Alla conferenza interviene qualunque soggetto, portatore di interessi pubblici o privati, individuali o collettivi nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, cui possa derivare un pregiudizio dalla realizzazione del progetto dell'impianto industriale.*
> *2. Qualora l'esito della conferenza di servizi comporti la variazione dello strumento urbanistico, la determinazione costituisce proposta di variante sulla quale, tenuto conto delle osservazioni, proposte e opposizioni formulate dagli aventi titolo ai sensi della legge 17 agosto 1942, n.1150, si pronuncia definitivamente entro sessanta giorni il consiglio comunale.*

Il SUAP è uno strumento quindi molto snello che può essere attuato quando l'imprenditore decide di aprire un'attività senza attendere i

tempi di redazione e approvazione del PRG, che sono legati alle volontà amministrative dell'Ente Locale.
La procedura del SUAP in Variante di PRG prevede le seguenti tappe:

Il SUAP è uno strumento quindi molto snello che può essere attuato quando l'imprenditore decide di aprire un'attività senza attendere i tempi di redazione e approvazione del PRG

1) Presentazione del progetto al Comune. Il progetto deve avere una valenza architettonica per quanto riguarda i manufatti e una valenza urbanistica per quanto riguarda la Variante al PRG. E' necessario perciò presentare gli elaborati che si riferiscono ai manufatti e alla pista ma anche tutti gli elaborati che normalmente accompagnano una Variante urbanistica. Questi sono diversi per Regione.
In linea di massima comprendono: un inquadramento urbanistico dell'area; lo stato dei vincoli urbanistici (paesaggisti, geologici, idraulici, ecc.); la situazione dell'accessibilità viaria; il progetto urbanistico con una Scheda Norma di dettaglio; la Relazione illustrativa; una normativa tecnica.
In allegato, secondo le situazioni, devono essere redatti i seguenti elaborati: Relazione Paesaggistica; Relazione di Valutazione di Incidenza per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC o ZPS); Relazione di Compatibilità Idraulica; Relazione di Compatibilità ai fini sismici; Relazione di Valutazione Ambientale Strategica (VAS); Relazione sull'accessibilità viaria e sui flussi di traffico indotti.

Tutti gli elaborati e allegati da presentare al Comune per la procedura SUAP in Variante al PRG

2) L'istanza di progetto viene respinta dal Comune in quanto non-conforme al PRG ma contemporaneamente si dà avvio al procedimento per l'approvazione attraverso SUAP.

3) Il Comune convoca una Conferenza di Servizi (CdS) invitando tutti gli Enti preposti all'approvazione del progetto: Regione e Provincia (settore urbanistico), Sovrintendenza di competenza, ufficio Genio Civile per la compatibilità idraulica e sismica, Enti gestori delle reti che interessano l'attuazione del progetto o che possono avere interferenze con lo stesso (per esempio le Ferrovie o l'Anas se nei pressi vi sono infrastrutture di loro competenza), Vigili del Fuoco e Asl per la valutazione del progetto architettonico, Ufficio regionale Natura 2000 per l'incidenza sui SIC, eccetera.
Oltre agli enti, attraverso Avviso pubblico, possono inoltre partecipare privati singoli e associazioni, e comunque qualsiasi portatore di interesse generale o diffuso.
Nella Conferenza di apertura tutti gli Enti si esprimono sul progetto

Convocazione della Conferenza di Servizi

e chiedono eventuali modifiche e aggiustamenti. Di tutto si tiene apposito verbale che deve essere sottoscritto dai presenti. In alternativa possono essere inviate delle memorie scritte.

La Conferenza Decisoria

4) Dopo un tempo congruo (trenta/sessanta giorni), il Comune indice una seconda Conferenza, detta decisoria, per la valutazione finale e l'approvazione del progetto. In tale sede il progetto deve aver accolto tutte le modifiche richieste.
Nella prassi accade che, per agevolare il lavoro, il progetto sia sottoposto preventivamente, direttamente a cura del professionista e in maniera informale, a tutti gli enti preposti. Sono possibili più sedute di Conferenza dei Servizi, anche se la legge prevede che il periodo della stessa non possa superare i novanta giorni.

Il Comune ha sessanta giorni di tempo per esprimersi su eventuali Osservazioni presentate dai cittadini.

5) Dopo l'approvazione in Conferenza dei Servizi, il progetto in variante urbanistica è portato in Consiglio Comunale per la ratifica finale, poiché quella della CdS è considerata "proposta" di variante. Il Comune ha sessanta giorni di tempo per esprimersi su eventuali Osservazioni presentate dai cittadini.
Complessivamente i tempi amministrativi dovrebbero essere contenuti entro un massimo di centocinquanta giorni. Se la progettazione è però condivisa prioritariamente, gli stessi si dimezzano.

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Claudio Eminente - Direttore Settore "Politiche di Sicurezza a Ambientali"

Spazi aerei, Aeroporti e Volo da Diporto

Proposte per aprire al traffico ULM gli "Aeroporti Leggeri", lo sviluppo del Volo da Diporto Sportivo, le iniziative future

Dal punto di vista normativo il volo da diporto o sportivo (VDS) nasce in Italia a seguito dell'emanazione della Legge 106 del 1985 che:

- sancisce che gli apparecchi per VDS non sono considerati aeromobili;
- definisce le caratteristiche tecniche di tali apparecchi determinando il campo di applicazione della legge;
- pone in capo all'Aero-Club d'Italia l'attività di sorveglianza sul settore.

Con l'emissione del DPR 404 del 5 agosto 1988, in seguito modificato dal DPR 207 del 28 aprile 1993, viene di fatto regolamentato il settore definendo tra l'altro le modalità di identificazione dei VDS e di rilascio dell'attestato di pilota VDS.

Il quadro normativo si è mantenuto inalterato fino alla revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione (D. Legislativo 15 marzo 2006 n.151) che, andando a modificare la definizione di aeromobile (Art. 743), ha in qualche modo elevato il rango degli apparecchi VDS

portandolo almeno indirettamente a quello di aeromobile.
Allo stesso tempo i VDS sono esentati da tutti quegli obblighi cui sono soggetti gli aeromobili che ricadono sotto l'applicabilità delle normative emesse dall'ENAC.
Ciò ha ingenerato una certa confusione negli addetti del settore, portando allo stesso tempo notevoli aspettative in coloro che, con il riconoscimento dello status di aeromobili agli apparecchi VDS, intravedono la possibilità di acquisire privilegi di libera circolazione sugli aeroporti e fruizione dei servizi di traffico aereo senza allo stesso tempo doversi assoggettare ai vincoli stringenti della normativa emessa dall'ENAC.
Queste aspettative in parte legittime devono fare i conti con la realtà di un settore che è cresciuto rapidamente in modo non del tutto controllato.

Lo sviluppo del Volo da Diporto o Sportivo

La regolamentazione europea, in particolare il Regolamento 216/08 di istituzione dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea, non prevede norme comuni per i velivoli VDS

Il volo da diporto o sportivo si è sviluppato in tutto il mondo negli ultimi vent'anni soprattutto per i ridotti costi di gestione rispetto a quelli dell'aviazione generale e le semplificazioni operative legate a una normativa da rispettare di tipo "essenziale".
Il settore è disciplinato in tutto il mondo da normative emesse singolarmente da ogni singolo Stato.
La regolamentazione europea, in particolare il Regolamento 216/08 di istituzione dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea, non prevede norme comuni per questa tipologia di apparecchi, rimandando appunto alla normativa nazionale.
Ciò implica che i VDS sono sottoposti a regimi diversi per ciò che afferisce a:

- standard tecnici di riferimento
- normativa rilascio licenze di pilotaggio
- accesso allo spazio aereo
- attività consentite
- autorità competente

Il differente approccio al settore può portare indubbiamente alla percezione di essere penalizzati in Italia rispetto ad altre nazioni, tuttavia il tutto deve essere calato nell'insieme del quadro normativo, non potendo estrapolare singoli aspetti secondo i desideri del momento o dei singoli.
In Europa si sta prendendo coscienza dell'importanza e dei numeri del

settore anche, e soprattutto, per le ricadute sulle economie nazionali, dovute all'industria dei VDS. Ciò sta portando allo sviluppo di ipotesi per inserire i VDS all'interno della regolamentazione europea, con ovvie semplificazioni rispetto a quanto applicabile agli aeromobili.

L'utilizzo dei VDS in Italia

L'utilizzo dei VDS in Italia è disciplinato dal DPR 404 del 5 Agosto 1988, successivamente modificato dal DPR 207 del 28 Aprile 1993

L'utilizzo dei VDS in Italia è disciplinato dal DPR 404 del 5 Agosto 1988, successivamente modificato dal DPR 207 del 28 Aprile 1993.
In sostanza non sono previsti standard di progetto riconosciuti, non è previsto l'utilizzo in attività diverse da quelle "non a fini di lucro", non è possibile accedere ai servizi di traffico aereo.
L'attività preparatoria (identificazione e rilascio degli attestati di pilota VDS) viene svolta dall'Aero Club d'Italia, così come la sorveglianza sul settore.
Lo stesso Decreto prevede che atterraggi, decolli e operazioni su, o in prossimità di, aeroporti, possano essere effettuati previa autorizzazione del Direttore Aeroportuale dell'ENAC competente per territorio.
Entriamo quindi nell'ambito specifico del tema della presentazione, di cui si condivide ovviamente l'intento: ossia definire modalità per favorire le operazioni su aeroporti civili cosiddetti "leggeri" prendendo a prestito il termine presente nel titolo di questo intervento.
La presenza in Italia di piccoli aeroporti non aperti al traffico commerciale e di aeroporti nei quali il numero di movimenti commerciali è estremamente ridotto e concentrato in alcuni orari ben definiti è un dato di fatto; così come l'utilizzo sempre più frequente degli apparecchi per VDS negli ultimi anni ha comportato un aumento delle richieste di operazioni su, o in prossimità di, aeroporti civili per motivazioni diverse, quali ad esempio le manifestazioni aeree.
Per coniugare i due aspetti sopra menzionati, l'ENAC ha pertanto definito già nel 2007, anche ai fini della omogeneità di comportamenti da parte delle Direzioni Aeroportuali, le condizioni tecnico-operative da soddisfare, nonché la procedura da seguire per il rilascio dell'autorizzazione prevista dal comma 2 dell'art.3 del DPR 5 agosto 1988, n. 404.
Non essendo il quadro normativo italiano tale da consentire l'utilizzo indiscriminato degli aeroporti civili a tutte le variegate tipologie di apparecchi ultraleggeri, si sono volute definire delle condizioni sui mezzi e sui piloti per operare sugli aeroporti in condizioni di sicurezza, e, in particolare, si sono voluti applicare questi criteri agli aeroporti

civili non aperti al traffico commerciale, o a quelli aperti al traffico commerciale laddove il numero di movimenti (ridotti) lo consenta.
L'esperienza di questi (quasi) due anni ha mostrato come il principale problema nell'implementazione di tali criteri sia la definizione operativa di *segregazione* fra traffico civile e traffico VDS, nell'impossibilità di accedere, da parte di quest'ultimo, ai servizi di traffico aereo come peraltro summenzionato.

Iniziative future

Una nuova tipologia di apparecchi per volo da diporto o sportivo cosiddetti "avanzati"

La soluzione dei diversi aspetti riportati in precedenza, in attesa della normativa comunitaria in materia, è la revisione del DPR 404, cui dovrebbe seguire una nuova legge che sostituisca la 106 del 1985, ormai obsoleta.
La proposta di modifica del DPR 404, in avanzata fase di discussione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, è sulla buona strada per risolvere alcuni aspetti, sopra evidenziati, attraverso la definizione di una tipologia di apparecchi per volo da diporto o sportivo cosiddetti "avanzati".
Questi apparecchi dovranno rispondere a requisiti tecnici ben definiti e dovranno essere dotati obbligatoriamente di alcuni apparati (radio VHF, transponder, ELT); ciò innalzerà intrinsecamente il loro livello di sicurezza.

Ciò che si sta portando avanti, con il contributo di tutti gli Enti interessati, è un progetto di grande rilevanza e innovazione

I piloti che saranno autorizzati a condurre tali apparecchi dovranno frequentare corsi con programmi di addestramento più approfonditi inclusi quelli di fonia e rispettare nella conduzione degli apparecchi le "regole dell'aria" definite nella regolamentazione emessa dall'ENAC.
Tutto ciò, mantenendo un iter di autorizzazione snello sotto l'egida dell'Aero Club d'Italia, consentirà a tale tipologia di macchine e piloti di usufruire dei servizi di traffico aereo e di atterrare sui cosiddetti aeroporti "leggeri" o "minori", comunque si vogliano chiamare.
In conclusione ciò che si sta portando avanti, con il contributo di tutti gli Enti interessati, è un progetto di grande rilevanza e innovazione, con cui si desidera riconoscere la crescita di un settore sia in termini di tecnologia - alcuni apparecchi hanno poco da invidiare ad aeromobili dell'aviazione generale - che di consapevolezza degli addetti.
Questo non potrà che avere delle ricadute positive sulla tipologia di aeroporti che verranno aperti a questa nuova tipologia di traffico e, in generale, sul turismo nelle aree circostanti questi aeroporti.

Rodolfo Biancorosso

Con specifico riferimento all'intervento dell'Ing. Eminente, Rodolfo Biancorosso, Direttore editoriale della rivista "Aviazione Sportiva", interviene polemizzando sui contenuti.

È purtroppo da venticinque anni che sentiamo questi discorsi senza che se ne venga a capo. Nel maggio 2007, ospiti a Venezia della Confcommercio e del Sindaco Cacciari, il Direttore dell'ENAC Dott. Silvano Manera (che è un amico personale, un pilota di valore e una persona impegnata) ci disse le stesse cose, e uscì fuori la circolare della *segregazione* (il concetto di *segregazione strategica* non esiste in nessuna parte del mondo e può portare solo danni). L'unica volta che è stata applicata alla lettera, al *Festival dell'Aria di Venezia*, ha prodotto come risultato quello di mettere in volo, alla stessa ora, a mille piedi di quota, macchine che andavano in un senso e nell'altro, con la stessa rotta, con due frequenze radio differenti. Il che rappresenta una follia assoluta.
Sono felice che l'Ing. Eminente sia qui e offra il quadro della situazione ma vorremmo anche qualcosa di diverso. Siamo obbligatoriamente vostri clienti, e il vostro compito è fare l'interesse generale e promuovere il volo in sicurezza. La sicurezza è anche il nostro obiettivo: vorremmo che le decisioni fossero prese tenendo conto di un quadro d'insieme più generale, ascoltando le associazioni degli imprenditori e le federazioni. Non dovreste prendere decisioni che vanno poi, probabilmente, contro la vostra volontà, in senso assolutamente contrario a quello che è detto e promesso.
Ad esempio, il suo intervento era intitolato: "Soluzioni per una maggiore permeabilità degli spazi aerei all'avioturismo": a me piacerebbe in futuro anche sentir parlare di *revisione* degli spazi aerei.

Replica a seguire dell'Ing. Eminente

Non abbiamo proceduto a modificare la circolare sulla segregazione

perché stavamo lavorando alla revisione del DPR 404 che, come ho anticipato, dovrebbe risolvere questi aspetti. La modifica degli spazi aerei non sarà immediata; ENAC ed ENAV[1] ci stanno lavorando congiuntamente tenendo conto della normativa internazionale (che è in continua evoluzione) e delle esigenze di tutte le tipologie di traffico.
I tempi probabilmente non sono quelli che tutti ci augureremmo perché si tratta di un processo complicato anche se mi rendo conto delle ragioni che vorrebbero reazioni più immediate.

1 Ente Nazionale Assistenza al Volo

Parte II

Interventi

Guido Medici

Introduzione agli interventi pomeridiani

Gli argomenti presentati nel corso della mattinata dai relatori e da me sono certamente ricchi di spunti di dibattito che mi auguro possa essere costruttivo. Sono presenti quasi tutte le federazioni di disciplina e moltissime associazioni che invito a partecipare ai lavori del convegno per dare il loro contributo al tema del convegno che considera l'avioturismo sotto vari profili: quello della circolazione aerea e quello relativo alle aviosuperfici nel loro possibile ruolo ai fini dello sviluppo turistico del territorio sulle quali insistono. L'ENAC è sicuramente un interlocutore per quanto riguarda gli spazi aerei così come l'ENAV lo è per la sicurezza del volo e per l'assistenza al traffico e l'Aero Club d'Italia per le questioni relative alle scuole e al volo da diporto in generale. Tutti temi importantissimi sui quali il dialogo è aperto.
Non dimentichiamo tuttavia le aviosuperfici, i campi di volo e i piccoli aeroporti che sono l'oggetto specifico dell'attenzione di questo convegno e che, sul piano degli obiettivi del nostro "Progetto Avioturismo", dovrebbero poter essere messe in grado di produrre servizi di qualità per rilanciare e consolidare la loro attività nel quadro più vasto che ha per obiettivo quello dello sviluppo dell'aviazione generale da diporto.
Da questo punto di vista si apre la possibilità di avere (oltre a ENAC ed ENAV) altri interlocutori importanti con i quali lavorare per produrre una normativa in grado di identificare la qualità dell'offerta, distinguere tra chi *fa bene* e chi *fa male* sul piano dei servizi offerti ai piloti, e dare a "chi fa bene" la possibilità di evolversi e di essere premiati.
Ritengo ci sia la possibilità di trovare una nuova strada da percorrere finora non sufficientemente esplorata e che proponiamo all'attenzione della platea degli operatori con il nostro "Progetto Avioturismo".
Con la valorizzazione delle piste in grado di operare bene, sia per la struttura che per la qualità dei servizi offerti, forse si potrebbe giocare una carta importante.
Si invitano, dunque, i partecipanti al Convegno a fare una riflessione sull'oggetto stesso dell'evento: discriminare tra chi *opera bene* e chi *opera male*, e con quali strumenti.

Igino Coggi[1]

L'intervento del Dott. Coggi si sviluppa in tre direzioni: sottolinea le differenze tra aviazione commerciale e generale; spiega il concetto di aviazione privata e turistica ed esprime l'esigenza di disporre di strutture di approdo aereo adeguate soprattutto nella qualità e nei servizi. Servizi che non devono essere superflui, inutili e costosi, come spesso si riscontra, bensì essenziali ed efficienti. Spiega la ragione per la quale le strutture per il diporto nautico si siano sviluppate negli anni e come sia accaduto invece il contrario per quelle aeronautiche. Parlando della sua esperienza personale e professionale sottolinea l'inadeguatezza della differenziazione tra aeroporti, aviosuperfici e campi di volo privati ed elogia il principio dell'introduzione della qualifica di "Scalo Avioturistico" proposto dalla relazione introduttiva per creare ricchezza e puntare sulla qualità al fine di ottenere un incremento di traffico aeroturistico dall'Europa e rilanciare il ruolo dei piccoli aeroporti.

Sono lieto di aver avuto l'opportunità di essere qui, sia in veste di direttore di Air Press, sia in veste di utente dell'aviazione *privata*: rinuncio volutamente al termine aviazione *generale*.

Non uso il termine aviazione *generale* perchè è la traduzione dell'espressione anglosassone *General Aviation,* coniata circa quarantacinque anni fa per indicare l'aviazione civile non a fini di lucro. Tale termine comprende una vasta gamma di velivoli: dalla mongolfiera all'Airbus 380, comperato recentemente da un Emiro che lo usa privatamente. Ciò significa che questo aeroplano, non esercitando attività di trasporto

1 Direttore responsabile dell'agenzia di stampa aeronautica AIRPRESS, che dalla fondazione segue con periodicità settimanale le vicende dell'aviazione italiana e delle infrastrutture aeroportuali.

Abolirei quindi la dicitura aviazione VDS, e tornerei a parlare di aviazione privata o, ancor meglio, aviazione turistica

aereo di nessun genere, è un aeromobile dell'aviazione *generale* a tutti gli effetti, come lo è un Boeing 747 qualora di proprietà privata.
Nell'ambito del tema in discussione in questo convegno direi quindi sia necessario distinguere tra la *Business Aviation*, nella quale faccio rientrare anche l'aereo dell'Emiro che necessita di strutture e aeroporti particolari, e quella che indichiamo con il termine "Aviazione *Turistica"* che comprende i piccoli aerei privati, gli ultraleggeri e ogni altro mezzo utilizzato per il diporto aereo.
Superiamo anche il concetto di VDS[1] che da un certo punto di vista è un concetto certamente riduttivo, nato quando questa disciplina era praticata solamente da deltaplani mentre oggi si pratica anche con velivoli convenzionali non dissimili da qualunque altro mezzo aereo.
Abolirei quindi la dicitura *aviazione VDS,* e tornerei a parlare di *aviazione privata* o, ancor meglio, *aviazione turistica*.

Il progetto Avioturismo si pone alla ricerca di un nuovo interlocutore, che potremmo definire l'economia nazionale, per creare ricchezza

Mi piace molto l'idea esposta dal dott. Medici perché prospetta concretamente la possibilità di utilizzare i piccoli aeroporti e le piste private per creare economia e ricchezza. Un'idea che non si pone alla ricerca di un confronto con ENAV, Ae.C.I. o ENAC[2] ma con un nuovo interlocutore che potremmo definire l'"economia nazionale". E in particolare con l'economia del turismo che potrebbe trovare nuova linfa nell'ottimizzazione delle piccole strutture aeroportuali che subiscono purtroppo l'influsso di una cultura tanto radicata quanto sbagliata: l'aeroporto è ancora visto solo ed esclusivamente come il terminale di una linea aerea e, come tale, tende a rifiutare qualunque altro mezzo che non sia quello strettamente commerciale.

Concretizzare anche formalmente il concetto di scalo turistico che non è terminale di alcuna linea aerea ma struttura produttiva portatrice di ricchezza

Faccio un esempio: in un aeroporto che amo moltissimo, quello di Rieti, dotato di due piste di ottocento metri, in erba, a quattrocentoventi metri sul livello del mare, ho dovuto combattere per riuscire a far atterrare un ATR 42. Credo quindi che abbia senso l'idea di concretizzare anche formalmente il concetto di *scalo turistico* che non è terminale di alcuna linea aerea ma struttura produttiva portatrice di ricchezza.
Una logica, questa, che supera anche il concetto di differenza tra aviosuperfici e aeroporti. Ciò che conta è la qualità della struttura, della pista e dei servizi.
Oggi abbiamo aviosuperfici private con piste in asfalto di 1000, 1500,

---

1 Acronimo di Volo da Diporto o Sportivo introdotto con la legge 106/'85 che disciplina il volo degli aerei ultraleggeri

2 Ente Nazionale Assistenza al Volo, Aero Club d'Italia, Ente Nazionale Aviazione Civile

anche 1800 metri (che ho visto dall'alto e in alcune ci sono anche andato) con elevati standard qualitativi. Al contrario, abbiamo aeroporti con piste in erba, zeppe di buche, dove non ci sono nemmeno i *cinesini*[1] . Per avere i *cinesini*, a Rieti, con due piste parallele, ho dovuto uscire di pista una volta e attaccarmi al telefono dicendo che il direttore di Air Press "esigeva" i *cinesini*…e i *cinesini* sono arrivati.

Una rete di aeroporti turistici, non fine a se stessa, bensì collegata all'economia del territorio, alla Regione, alla Provincia, ai Comuni.

Laddove mancano i servizi e le strutture essenziali a volte si impongono servizi inutili come l'antincendio in un aeroporto dove si fa solo volo a vela. L'antincendio è bene ci sia là dove si fa trasporto aereo commerciale, ma è assurdo obbligare l'adozione di questo servizio, magari gestito in modo dilettantesco, in un aeroporto dove si fa solo volo a vela.

Quindi dobbiamo creare una rete di aeroporti turistici, non fine a se stessa, bensì collegata all'economia del territorio, alla Regione, alla Provincia, ai Comuni.

Il pilota in arrivo, che può essere tedesco, sloveno o altro, deve trovare una pista decente sulla quale non spacchi il ruotino, avere un posto dove poter riparare l'aeroplano qualora ne avesse la necessità e di carburante (a sud di Roma non si trova benzina avio). E se questo pilota ha la necessità di rimanere in zona più giorni, non può certo picchettare l'aeroplano per due settimane. E quindi sono necessari dei luoghi dove custodirlo.

E poi, se atterro, voglio sapere dove andare a dormire, dove alloggiare, dove andare a mangiare, cosa vedere: prima del viaggio vorrei poter prevedere tutto come fa un qualunque turista. Se prendo un volo di linea so già tutto prima di arrivare: ho in tasca la prenotazione dell'albergo, del ristorante, dell'auto con l'autista, e se voglio anche dello *yacht*. Lo stesso deve sapere il pilota di aviazione turistica che intende atterrare in un piccolo aeroporto o in quello che qui è stato chiamato "Scalo Avioturistico".

Se atterro, voglio sapere dove andare a dormire, dove alloggiare, dove andare a mangiare, cosa vedere: prima del viaggio vorrei poter prevedere tutto come fa un qualunque turista

Nella nautica (e nei piccoli porti) questo avviene normalmente mentre in aviazione no. La ragione sta nel fatto che ci portiamo sulle spalle un problema storico. L'aviazione è nata come aviazione militare e solo in seguito si è sviluppata come aviazione di trasporto aereo. Mentre la marina mercantile nasce già con un altro scopo. La separazione tra marina militare e marina mercantile ha prodotto la nautica da diporto, per cui non mi sogno nemmeno di poter andare con il portacontainer a Cala Galera, ma ci vado con lo yacht perché c'è il porto turistico.

L'autorità politica di queste cose non sa nulla perché nessuno è andato

1 coni di segnalazione del bordo pista

Introduciamo e concretizziamo il principio dello Scalo Avioturistico

a informarla. In Parlamento c'è gente intelligente che chiede di essere messa al corrente in maniera seria, cosa che spesso non avviene perché a volte l'informazione arriva da persone che hanno un secondo fine, che hanno l'obiettivo di combattere qualcun altro. Io stesso una volta ho subito questa situazione.
Quindi vorrei concludere dicendo:
- convinciamo le autorità locali che l'aeroporto può portare ricchezza anche attraverso il pilota privato.
- superiamo la differenziazione fra aviosuperfici, aeroporti e campi di volo;
- introduciamo e concretizziamo il principio dello Scalo Avioturistico contenuto nel progetto di Guido Medici, che a me va benissimo e mi piace moltissimo.

Luca Basso[1]

L'Avv. Luca Basso porta al convegno e al progetto "Avioturismo" il positivo contributo della Federazione che rappresenta, proponendo l'estensione del progetto anche al settore del volo libero dei parapendio e dei deltaplani senza motore. Spiega come e perché la posizione dell'Italia sia fortemente competitiva rispetto agli altri paesi e in prima posizione nelle aspirazioni dei piloti europei. Sottolinea come nel volo libero i problemi siano opposti rispetto a quelli rilevati per il volo a motore: mentre questi ultimi disertano l'Italia il flusso di piloti di volo libero provenienti dall'estero è tanto elevato da imporre la necessità di decongestionare alcuni luoghi di volo a favore di altri meno conosciuti, in un potenziale panorama di cinquecento luoghi di volo sparsi in tutta la penisola e che interessano tutte le regioni. Introduce la proposta di sviluppare l'informazione in collaborazione con Avioportolano e organizzare le "Settimane Blu" per i piloti europei.

Abbiamo visto i dati forniti dal dott. Medici e devo dirvi che sono contento di essere qui e annunciarvi una novità.

---

1 Presidente della FIVL, Federazione Italiana Volo Libero

La FIVL, che rappresento in qualità di Presidente, fa parte di EHPU, *European Hang Gliding and Paragliding Union*, associazione che conta centomila praticanti di volo libero solo in Europa: un potenziale che attrae l'interesse anche di molti paesi extra-europei[1].

Ci sono centomila praticanti di volo libero in Europa

In Italia i punti di decollo e atterraggio per il volo libero sono tanti e collocati diversamente rispetto a quelli mostrati dal dott. Medici nelle slide viste prima per il volo a motore.

Noi voliamo in montagna, in collina, lungo tutta la dorsale appenninica e quella alpina, e lì dove svolgiamo la nostra attività, non ci sono, a causa dell'orografia, aeroporti o aviosuperfici. I punti di decollo e atterraggio per il volo libero completano quindi la geografia del volo leggero interessando tutte le aree dove non si svolge il volo a motore.

I punti di decollo e atterraggio per il volo libero completano quindi la geografia del volo leggero interessando tutte le aree dove non si svolge il volo a motore

Vorrei sottolineare che l'Italia è il paese che nelle aspirazioni dei piloti europei è certamente al primo posto come meta di viaggio. In particolare, il sogno di tutti quei centomila piloti europei è quello di fare prima o poi un volo sulle Dolomiti perché offrono condizioni aerologiche eccezionali per i voli di distanza.

Sto dicendo che un pilota di volo libero, quando afferma di aver fatto "un buon volo", intende almeno cento chilometri con il parapendio, e centocinquanta/centosettanta chilometri con il deltaplano. I piloti migliori arrivano a percorrere col parapendio un triangolo di duecento/duecentocinquanta km, quindi vuol dire vedersi bene le Dolomiti, e girarsele tutte.

E' per questo che sono felice di essere qui: per aprire una collaborazione con il dott. Medici, perché unendo le potenzialità che il volo a motore e il volo libero possono esprimere nell'ambito dell'avioturismo possiamo ottenere un beneficio comune più consistente.

Il sogno di tutti quei centomila piloti europei è quello di fare prima o poi un volo sulle Dolomiti

Abbiamo visto, nelle slide presentate dal dott. Medici relative al traffico europeo del volo a motore, che le frecce di flusso divergono dall'Italia lasciandola fuori. Se riconsiderassimo l'orientamento di queste frecce dal punto di vista del volo libero si avrebbe una bella grande freccia in direzione dell'Italia. Freccia non ancora grandissima perché

1 Con il termine "volo libero" viene indicata la disciplina del volo librato, senza motore, che si pratica con deltaplani e parapendio decollando dai pendii delle montagne

Orograficamente l'Italia si presta al Volo Libero come nessun altro al mondo

soffriamo la concorrenza della Spagna, della Svizzera e della Francia. Abbiamo tuttavia rispetto a questi paesi un grande vantaggio; anzi, più vantaggi:
- orograficamente l'Italia si presta al Volo Libero come nessun altro al mondo, perché abbiamo montagne e colline dappertutto, molte anche vicine al mare che genera condizioni ottimali per il veleggiamento e costituisce un luogo ideale per la villeggiatura;
- bel tempo (cosa che gli altri hanno meno);
- località turistiche eccezionali sparse su tutto il territorio.

Possiamo quindi offrire qualcosa in più perché chi viene a volare da noi può unire il volo a scopi turistici più ampi. Per esempio una persona può organizzare una vacanza di volo in Italia con la famiglia e coniugare il suo desiderio di volare con quello dell'escursione turistica dei famigliari.

I tedeschi vengono per la "settimana blu" in Italia con i pullman organizzati

Tutto questo è già una realtà concreta: alcuni club di volo in Italia sono letteralmente sommersi dalle presenze di piloti provenienti dall'estero e prevalentemente dalla Germania che ha venticinquemila piloti ma un territorio pessimo per il volo libero. Come per lo sci si organizzano le "settimane bianche", i tedeschi vengono per la "settimana blu" in Italia (la chiamiamo così, non saprei come chiamarla altrimenti) addirittura con i pullman organizzati. Ci sono posti come Bassano[1], Monte Cucco[2], e altri che sono stati prima nominati, presi letteralmente d'assalto dai piloti stranieri, ma non sono gli unici. Malcesine per esempio sta diventando un posto particolarmente appetibile.

Quest'anno abbiamo avuto 147 richieste provenienti da scuole di volo europee per organizzare corsi di volo avanzato sul lago, (lì si possono provare in sicurezza configurazioni inusuali). In certi posti cominciamo a dover dire di no, però abbiamo la necessità di dire di sì in altri, che non sono ancora conosciuti.

Mettiamo a disposizione la nostra organizzazione per sostenere il progetto Avioturismo

Per sviluppare anche nel volo libero il progetto Avioturismo, noi della FIVL abbiamo l'organizzazione ma non il *know how* che invece possiede Guido Medici, a cui mettiamo quindi a disposizione, ovviamente di tutti, la nostra organizzazione, i nostri dati e la nostra capacità di comunicare con i club. Vogliamo fare qualcosa di buono e siamo a piena disposizione per sviluppare assieme a voi un progetto comune.

Nel volo a motore e nel volo libero sappiamo che ci sono molti problemi, ma ritengo che possano essere risolti efficacemente, come ha detto Medici, aggirandoli. E' una politica che la Federazione segue

1 In Veneto
2 In Toscana

in questo momento. Abbiamo deciso, da qualche tempo, di evitare gli scontri frontali che in trent'anni non hanno portato alcun risultato positivo e cercare la soluzione dei problemi in un modo più pragmatico ed economicamente valido.
Concludo dicendo che la FIVL ha un'altissima rappresentatività che mettiamo a disposizione per questa interessante e utile iniziativa.

Giuseppe Casalino[1]

L'intervento di Giuseppe Casalino, Colonnello AM della Riserva, affronta il tema dello sviluppo dell'Avioturismo dal punto di vista dell'Assistenza al Volo, al fine di individuare i modi migliori per assicurare facilità e libertà di circolazione nella massima sicurezza. Illustra la proposta di revisione degli spazi aerei proposta dalla FIVU all'ENAC che permetterebbe il superamento delle attuali incongruenze normative e darebbe al pilota la facoltà di scegliere se avvalersi o meno dei servizi di assistenza al volo, adattando nel migliore dei modi l'utilizzazione dello spazio aereo alle proprie necessità operative e alle proprie capacità. Dà infine rilievo ad altri due punti: l'importanza della sicurezza, pur nella massima liberà di circolazione, conseguibile solo attraverso un'appropriata crescita culturale, principio indispensabile per trovare un punto di vista unitario e ampiamente condiviso.

C'è un aspetto che considero fondamentale sul quale desidero parlare, ed è l'aspetto della cultura, già messo in evidenza in alcuni interventi, a cominciare da quello del dott. Marzotto, per finire con quello del Presidente della Federazione Italiana Volo Libero. Il volo deve essere visto sotto il profilo culturale e se inquadrassimo tutti i problemi escludendo gli interessi particolari, riusciremmo a trovare una soluzione condivisa.
Abbiamo visto, nel corso delle relazioni iniziali, che c'è chi ci può sostenere nella promozione e nello sviluppo del volo da diporto sportivo[2]

1 Vicepresidente della FIVU, Federazione Italiana Volo Ultraleggero
2 Si riferisce in particolare agli interventi del Dott. Canale e del Dott. Marzotto

Un concetto utile è quello di immaginare una pellicola di spazio aereo che sia alta mediamente mille, millecinquecento piedi dal suolo, copra tutto il nostro territorio e che s'incunei in maniera intelligente negli spazi aerei controllati

e anche come, dal punto di vista normativo, potrebbero essere affrontate le difficoltà per le strutture a terra[1], ma il problema fondamentale rimane il "campo di gioco", che è comune a tutti, ed è lo spazio dell'aria.

L'aspetto culturale al quale accennavo potrebbe aiutarci ad affrontare il problema. *Segregazione* [2] è senz'altro una parola terribile, che fa venire la pelle d'oca solo a sentirla, ma potrebbe essere positiva se indicasse un sistema efficiente e intelligente di utilizzazione dello spazio aereo.

Per me un concetto utile è quello di immaginare una pellicola di spazio aereo che sia alta mediamente mille, millecinquecento piedi dal suolo, copra tutto il nostro territorio e che s'incunei in maniera intelligente negli spazi aerei controllati, cioè i nostri CTR[3]. È vero che ce ne sono tanti e che hanno dimensioni talvolta eccessive, ma perché non lasciare che questi spazi aerei continuino la loro funzione di protezione del traffico aereo strumentale?

Spesso per tutelare i nostri interessi "di parte" ci dimentichiamo che il sistema della sicurezza è un obiettivo imprescindibile degli enti di assistenza al volo.

Una porzione di spazio nella quale si possa scegliere di non usufruire del servizio di assistenza al volo

Voglio dire questo: noi potremmo anche eliminare tutti gli spazi aerei e togliere dal servizio i settanta Vigili del Fuoco a Pantelleria, ma qualora si incendiasse un aeroplano tutti quanti alzeremmo la mano per affermare: "No, questo sistema non ci va bene". E comunque, anche qualora non esistesse il sistema degli spazi aerei controllati e si verificasse un conflitto di traffico (che peraltro non si verifica continuamente) ci sarebbe l'esigenza di imparare la circolazione aerea per prevenirlo.

In varie riunioni che abbiamo avuto con i rappresentanti dell'ENAC[4] abbiamo proposto una revisione degli spazi aerei, seguendo questo concetto fondamentale: definire una porzione di spazio aereo entro il

---

1 Il riferimento è alle piste di volo e all'intervento del Dott. Rallo che ha affrontato le problematiche urbanistiche

2 Il concetto di "segregazione strategica" è stato introdotto con la circolare ENAC 22446/DG del 5 aprile 2007

3 Si riferisce ai Control Trafic Zone, gli spazi aerei controllati entro i quali non possono volare i velivoli ultraleggeri

4 Ente Nazionale Aviazione Civile

quale l'Aviazione Generale, gli aeromobili propriamente detti, il volo da diporto sportivo, e chiunque altro (anche nel futuro) abbia motivo di sollevarsi da terra, possa scegliere di non usufruire del servizio di assistenza al volo.
Al di sopra di questa pellicola sottile di spazio aereo ci sia invece la possibilità di accedere ai servizi di assistenza al volo; cosa che potrebbero fare i velivoli dell'Aviazione Generale, i VDS avanzati, chiunque abbia titolo ad accedere a questa tipologia di servizi.
Rimane l'aspetto culturale: un fatto importante attraverso cui riuscire tutti a confrontarci, sommando le nostre energie per lo stesso obiettivo, che è quello del volo.
A questo riguardo desidero rilevare che il programma e gli obiettivi della FIVU consistono nella collaborazione fattiva con le istituzioni, a qualunque livello, per lo sviluppo e la promozione del volo da diporto sportivo. In questo siamo d'accordo, perché con l'avioturismo possiamo ottenere molti risultati.

Al di sopra di questa pellicola sottile di spazio aereo ci sia invece la possibilità di accedere ai servizi di assistenza al volo

Luca Biagi [1]

L'Avv. Biagi espone lo stato di attuazione della riforma del DPR 404, che considera positiva in ogni suo aspetto. Essa porterà in Italia al superamento del concetto di segregazione, a una maggiore libertà di movimento, allo sviluppo del comparto produttivo e novità concrete nella sicurezza del volo. Affronta poi la questione del pericolo che vengano applicate le regole manutentive dell'Aviazione Generale anche al settore VDS di cui si sta discutendo a livello Europeo.

Riferendosi alla riforma in atto del DPR 404/88 l'Avv. Biagi inizia il suo intervento ricordando che "Stiamo aspettando che il Ministero dei Trasporti emani la regolamentazione, che dovrebbe applicare il progetto discusso. È bello fare avioturismo, ma è impossibile a cinquecento, a mille piedi fuori dai CTR, perché le piste e gli aeroporti si trovano a volte in posti con ogni probabilità legalmente impraticabili".
Elogiata l'opera del dott. Eminente, che ha aiutato a risolvere molti problemi, ritiene che, con la riforma del DPR 404 sia stato raggiunto "un risultato che porterà a eliminare il peccato originale del VDS (Volo da Diporto o Sportivo), e cioè quello di dover volare con rego-

1 Delegato FIVU per la revisione degli spazi aerei

Disporremo presto di una blanda certificazione per ogni tipologia di apparecchio e di un'attuazione coerente delle regole di volo, applicando le regole dell'aria sostanzialmente anche al settore VDS

le diverse e con apparecchi creati senza alcun tipo di certificazione. Disporremo presto di una blanda certificazione per ogni tipologia di apparecchio e di un'attuazione coerente delle regole di volo applicando le regole dell'aria sostanzialmente anche al settore VDS. Ciò dovrebbe eliminare, almeno nelle intenzioni (e credo che Enac l'abbia detto e lo condivida) il problema della segregazione che fino a oggi ha bloccato il settore.

Desidero informare che, su iniziativa di Enac e quando la riforma entrerà in vigore, sarà dedicato anche al volo da diporto sportivo un servizio importantissimo quale è il SAR (Ricerca e Soccorso): è stato infatti richiesto che i nostri velivoli siano muniti di un localizzatore; e chi non vorrà spendere la somma modesta necessaria all'acquisto – cento, duecentocinquanta euro – avrà l'obbligo di lasciare indicazioni tali da permettere, in caso di allarme, l'applicazione del servizio SAR anche al volo da diporto sportivo".

L'Avv. Biagi, considerando sostanzialmente risolto in Italia quest'aspetto della riforma, lancia un allarme su quanto invece si sta discutendo a livello europeo e che alcuni vorrebbero introdurre anche in Italia: "Il volo da diporto sportivo, in Europa, rischia di non avere un grande futuro. Abbiamo letto sui giornali di LSA[1] e degli obblighi che tale categoria richiede per la manutenzione e prendiamo atto di una pericolosa intenzione di eliminare *l'Annesso 2*[2].

Iniziative pericolose perché applicare ai nostri velivoli le regole manutentive dell'Aviazione Generale (come quelle relative alla parte M dell'E.C. Reg. 2042/03) produrrebbe il crollo della convenienza economica e dello sviluppo futuro del volo da diporto sportivo. Le statistiche a oggi - diecimila mezzi immatricolati per circa ventimila piloti in esercizio - dimostrano che la manutenzione può essere serenamente fatta dalle officine autorizzate dai fornitori di motori - abbiamo il monopolio di *Rotax* – senza che ciò comporti la necessità di una certificazione delle officine.

---

1 Light Sport Aircraft, categoria di aeromobili introdotta negli USA, con peso fino a 600 kg, intermedia tra gli aeromobili tradizionali e gli ultraleggeri, della quale si discute a livello europeo presso la EASA, la cui futura regolamentazione ad oggi è meramente frammentaria e solo in parte definita.

2 E.C. Reg. 216/08, già E.C. REG. 1592/02.

É necessario combattere affinché non si arrivi all'eliminazione dell'Annesso 2

Occorre intervenire quanto prima affinché questa caratteristica ipotizzata della LSA, che prevede manutenzione e regole proprie dell'Aviazione Generale, venga in qualche modo arrestata. Sappiamo che la spinta per introdurre le regole LSA in Europa dipende verosimilmente da una questione politica; da nazioni come Francia e Gran Bretagna interessate a che il VDS rimanga segregato effettivamente a quattrocentocinquanta chili, affinchè non possano essere sfruttate a pieno le caratteristiche delle macchine di cui oggi possiamo usufruire e che vengono prodotte principalmente in Italia[1].
I P92 e tutti gli altri aeroplani che hanno un peso massimo al decollo di seicento chilogrammi devono e possono essere sfruttati nelle loro principali caratteristiche.
A questo punto l'Avv. Biagi indica degli obiettivi da conseguire: "É necessario combattere affinché non si arrivi all'eliminazione dell'*Annesso 2*, ed invece eliminare l'incongruenza costituita dal fatto che mezzi leggeri come gli autogiro abbiano avuto un beneficio di circa centodieci chili, arrivando addirittura, per le versioni monoposto, a cinquecentosessanta chili. Ciò significa la possibilità per un autogiro monoposto di montare motori da centocinquanta cavalli e volare tranquillamente, mentre è impossibile sfruttare appieno un *P92*, mezzo che può tranquillamente portare da cinquecentosessanta a seicento chili[2]. Questa assurdità deve essere combattuta con tutte le *lobby* di cui possiamo disporre, sia dei piloti (e mi rivolgo a FIVU) sia del comparto produttivo"

---

1 l'Italia è il paese più importante d'Europa nella produzione di ultraleggeri e aeromobili da diporto
2 La questione sollevata dall'Avv. Biagi è particolarmente tecnica e riguarda i limiti di peso massimo consentiti dall'annesso II del E.C. Reg. 216/08 alle diverse categorie di aeromobili di cui si sta discutendo a livello europeo

Alessandro Sestili[1]

Il Comandante Sestili, titolare di Rentfly, esamina il contributo che l'aeronoleggio può dare all'Avioturismo. Individua nel sistema adottato per l'autonoleggio un modello applicabile anche all'Aviazione Generale, soprattutto per la flessibilità d'uso permessa dalla rete di aeroporti minori e aviosuperfici. Inoltre la diversificazione delle categorie di aeromobili disponibili, il concetto di chilometraggio illimitato e le tariffe modulabili in base al periodo dell'anno, sono fattori che rendono possibile la pratica dell'avioturismo anche a chi non possiede, o non ha al seguito, un mezzo aereo.

Vorrei partire da alcune considerazioni sulle migliaia di piloti europei, proprietari di aeromobili e ultraleggeri, che vorremmo venissero in Italia. Credo che la possibilità di visitare il nostro paese in volo possa oggi essere estesa anche ai piloti che, per varie ragioni, non arrivino nel nostro paese con i propri aeroplani ma che trovino qui la possibilità di farlo. Pensiamo ad esempio alle migliaia di piloti (oltre a quelli iscritti all'Aopa) che pur possedendo il brevetto di volo non hanno un velivolo di proprietà. Permettetemi di davi qualche dato ISTAT relativo all'uso del mezzo aereo per turismo (mi riferisco al traffico di linea).

La possibilità di visitare il nostro paese in volo può oggi essere estesa anche ai piloti che, per varie ragioni, non arrivino nel nostro paese con i propri aeroplani ma che trovino qui la possibilità di farlo

Nel 2007 l'aereo è stato utilizzato per turismo nel 12,6% dei casi contro il 78,4% dell'auto. Nel 2008 l'utilizzo del mezzo aereo è aumentato al 13,2%.

Approfondendo questo dato di incremento (ed è importante per ciò di cui parliamo) vediamo che nel 2007 il 18,7% utilizza l'aereo per vacanze di quattro notti o più contro il 5,6 % che utilizza invece l'auto[2]. Viceversa l'auto è utilizzata, per turismo, al 75,6% per periodi da una

1 Titolare della ditta "Rentfly"

2 Il Com.te Sestili utilzza nell'esposizione delle slide che riportano dati ISTAT

a tre notti.
Emerge quindi che l'auto è ancora il mezzo più impiegato per il turismo ma l'aereo è maggiormente utilizzato per vacanze oltre le tre notti: chi ha meno tempo (o meglio chi ha vacanze di uno o tre giorni) utilizza il mezzo più lento, l'automobile, a differenza di chi ha più tempo disponibile. C'è quindi una propensione all'uso del mezzo aereo per gli spostamenti e, con l'impiego di aeroporti minori e aviosuperfici, gli aerei non di linea potrebbero svolgere una importante funzione di trasporto interno. La formula che per questo potrebbe essere usata e che proponiamo è la stessa applicata per l'autonoleggio.
L'autonoleggio è diffuso e capillare mentre i velivoli di Aviazione generale, (i mezzi piccoli che possono utilizzare le aviosuperfici, sviluppare il trasporto interno ed essere messi a disposizione sia del pubblico pagante che dei piloti che arrivano con mezzi linea o con l'auto) non sono disponibili nelle stesse modalità. Non esiste l'aeronoleggio. Non intendo qualcuno che affitti aeroplani, bensì un'organizzazione che metta a disposizione aeroplani così come Hertz o Avis fanno per le auto: con lo stesso sistema di *network*.
In Italia abbiamo sviluppato il primo sistema di questo tipo anche per gli aerei e il nostro è attualmente l'unico Paese che dispone della potenzialità di un sistema di noleggio aereo. Il nome che è stato dato a questo sistema compiuto è Rentfly ed è l'azienda che rappresento.

Il nostro è attualmente l'unico Paese che dispone della potenzialità di un sistema di noleggio aereo

Perché affermo che è un sistema compiuto? Perché unisce in rete diversi punti in un unico *Data Base* comune esattamente come avviene nel sistema dell'autonoleggio, prevedendo tre forme di contratti, cinque classi di velivoli e tariffe differenziate per ogni giorno dell'anno.
Oltre alla possibilità di noleggio a ore/volo è stata creata una formula che abbiamo chiamato "chilometraggio illimitato" che offre la possibilità di noleggiare un velivolo con un canone fisso giornaliero indifferentemente dall'attività di volo che viene fatta: è la prima volta nella storia dell'aviazione che viene proposta una formula del genere.

È stata creata una formula che abbiamo chiamato "chilometraggio illimitato" che offre la possibilità di noleggiare un velivolo con un canone fisso giornaliero indifferentemente dall'attività di volo che viene fatta

Le classi dei velivoli che la Rentfly propone va dall'ultraleggero agli aerei certificati bimotore sei posti. Nel contesto della discussione e dei contenuti espressi in questo convegno mi sembra che la proposta Rentfly possa inserirsi molto bene. Immaginiamo infatti un turista che, da Verona, debba andare a Palermo: millecinquecento chilometri che in auto, senza soste, si percorrono in dodici ore, con un aeroplano dell'aviazione generale si fanno in cinque. Significa che in quelle dodici ore si possono visitare tre località.
Con la formula di noleggio a chilometraggio illimitato un velivolo di

Con la formula di noleggio a chilometraggio illimitato un velivolo di aviazione generale, per esempio un quattro posti, può costare intorno a duecentocinquanta Euro al giorno, indipendentemente dalle ore impiegate

aviazione generale, per esempio un quattro posti, può costare intorno a duecentocinquanta Euro al giorno, indipendentemente dalle ore impiegate, rendendo possibile anche sul piano economico l'impiego del velivolo.
All'interno della tariffa a chilometraggio illimitato abbiamo previsto varie soluzioni.
Il canone fisso giornaliero è stato diversificato in funzione del periodo, variando l'importo dal ventuno giugno al ventuno dicembre in funzione delle ore di luce disponibili ottenendo così due risultati: maggiore rotazione delle macchine e apertura sociale a chi ha meno disponibilità economiche.
Riteniamo, con questo lungo lavoro che ho cercato di riassumere in pochi minuti, di portare un contributo al concetto avioturistico, proponendo un sistema aperto a numerose possibilità da condividere con gli operatori e le istituzioni politiche. Oggi l'Italia è l'unico paese che ha a disposizione un sistema già adottato e funzionante; c'è solo da applicarlo e adattarlo al concetto avioturistico.

Massimo Levi [1]

Il Dott. Levi centra il suo intervento sui problemi che il traffico dell'Aviazione Generale incontra negli aeroporti italiani per la loro inadeguatezza rispetto allo standard europeo. Problemi più volte sottolineati alle autorità da parte di AOPA, ma rimasti sempre inascoltati. La disattenzione dell'Italia per il traffico dell'Aviazione Generale induce i piloti a disertare gli aeroporti italiani a vantaggio di quelli di altri paesi che hanno da tempo compreso le positive ripercussioni economiche portate dal traffico aereo turistico e d'affari. Approva le idee contenute nel "Progetto Avioturismo" e offre la disponibilità di AOPA alla sua realizzazione, con concrete iniziative di coinvolgimento dei cinquantamila proprietari di aeroplani che l'associazione rappresenta a livello europeo.

---

1 Il Dott. Massimo Levi è Presidente di AOPA Italia, sezione italiana dell'Aircraft Owners and Pilot Association, organizzazione che riunisce i piloti e i proprietari di aeroplani in sessantasei paesi del mondo

Oggi Medici ha illustrato l'esistenza di svariate centinaia di strutture private, aviosuperfici e campi volo, che possono essere utilizzate come scali avioturistici. In seguito dirò cosa può fare AOPA per promuovere queste strutture.

L'Italia ha di fatto regalato i nostri aeroporti a società private senza fissare alcuna condizione

Prima vorrei sottolineare che l'Italia ha di fatto regalato i nostri aeroporti a società private senza fissare alcuna condizione. Gli aeroporti erano proprietà dello Stato, cioè dei contribuenti, e sono stati donati a privati che nell'aeroporto non vedono un servizio pubblico ma unicamente un utile economico.

E' tale logica che fa dire ai gestori degli aeroporti: "*gli aerei piccoli pagano poco, quindi si possono escludere*". Le società di gestione ci ingannano, perché il *Contratto di Programma*, stilato da ENAC e in cui AOPA era riuscita a far inserire dei vincoli (come l'obbligo di fornire il servizio di carburante), viene aggirato con vari *escamotage*. Sulla carta ci sono quindi novantotto aeroporti, ma in realtà quelli utilizzabili dal traffico di aviazione generale (considerando in questo caso solo l'aviazione certificata, senza gli ultraleggeri) non superano la cinquantina.

Sulla carta ci sono quindi novantotto aeroporti, ma in realtà quelli utilizzabili dal traffico di aviazione generale non superano la cinquantina

Qualche anno fa, quando ero un giovane pilota, nei primissimi anni settanta, vidi in una rivista britannica una vignetta che descriveva questo problema davvero molto bene: due piloti chiacchieravano al bancone del bar di un aeroclub, e al commento di uno dei due: "Però, questo Pembroke! New York - Parigi in trentatre ore! Quello sì era un pilota!" l'altro rispondeva "Ma va'! Non ha fatto nulla! Io, invece, ho sorvolato l'Italia!".

Sono quarant'anni che la situazione è così, e forse tutto è cominciato per ignoranza. L'ignoranza colpevole della politica, che ha mantenuto negli aeroporti italiani questo stato di negligenza, senza attribuire alcuna importanza all'aviazione turistica.

In questa sede parliamo di turismo aereo, ma dobbiamo introdurre anche il concetto di "trasporto privato" che include il turismo d'affari. Il dott. Marzotto faceva riferimento ai congressi ma ci sono altri aspetti di interesse per l'aviazione generale: ci sono le fiere, gli industriali che devono viaggiare, le famiglie (quelle che si spostano con il mezzo aereo) che vanno dappertutto tranne che in Italia. Perchè? Perché i nostri aeroporti costano il doppio degli altri. Perché i nostri aeroporti sono

Sia la proposta del dott. Canale che quella del dott. Marzotto sono molto intelligenti e interessanti e c'è da fare un grosso lavoro di coinvolgimento delle amministrazioni pubbliche e degli operatori turistici. Se si rendessero conto che la proposta del progetto avioturismo è economicamente valida tutti ne trarrebbero vantaggio. All'estero l'hanno già capito.

chiusi al traffico, con le motivazioni più astruse (motivazioni inventate *ad hoc* dai gestori per eludere la normativa ENAC) e infine per la mancanza di carburante.

Insisto ancora sul problema dello spazio aereo**.** Chiediamo da svariati anni a ENAC, ente normatore, di modificare le norme che riguardano lo spazio aereo.

Sia la proposta del dott. Canale che quella del dott. Marzotto sono molto intelligenti e interessanti e c'è da fare un grosso lavoro di coinvolgimento delle amministrazioni pubbliche e degli operatori turistici. Se si rendessero conto che la proposta del progetto avioturismo è economicamente valida tutti ne trarrebbero vantaggio. All'estero l'hanno già capito.

Faccio un paio di esempi che considero significativi.

Quest'inverno è stato particolarmente nevoso e tre settimane fa a Saint Moritz (un paesino di diecimila anime famoso per il turismo) l'aeroporto locale, con una pista a milleottocento metri di quota e di quasi milleottocento metri di lunghezza, è stato chiuso al traffico per un incidente (per fortuna senza conseguenze): avevano spalato la neve oltre la pista ma i cumuli erano talmente alti che un aereo di grandi dimensioni era andato a sbatterci contro con le ali. Nel giro di meno di ventiquattro ore, l'aeroporto è stato riaperto a furor di popolo perché i cittadini di Saint Moritz si sono rimboccati le maniche e con le pale sono andati a spalare la neve.

Aggiungo ancora questo: nel 2002 l'Ente Nazionale Aviazione Civile spagnolo aveva deciso di triplicare le tariffe per l'utilizzo degli aeroporti. Subito i piloti tedeschi e francesi (avete visto prima, nelle slide presentate, quelle impressionanti frecce che indicano la quantità di traffico aereo dal Nord Europa in direzione della Spagna) hanno prima semplicemente minacciato e poi decisamente boicottato gli aeroporti spagnoli. Il tutto si è risolto nel giro di poche settimane con la resa da parte dell'ente spagnolo che ha fatto immediatamente marcia indietro, tornando alle tariffe precedenti.

Dobbiamo introdurre anche il concetto di "trasporto privato" che include il turismo d'affari

Che cosa può fare AOPA per sostenere il Progetto che oggi ci è stato presentato? AOPA rappresenta l'aviazione generale a livello mondiale, siamo membri permanenti dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile, l'ICAO, siamo presenti in sessantasei Paesi del mondo e possiediamo un *database* di ventisettemila piloti, o proprietari di aeroplani, in tutta Europa: due terzi dei cinquantamila aeroplani di aviazione generale (in questo non faccio differenza tra *VDS* e *aviazione generale).* La proposta che faccio è molto semplice: si

prepari una selezione di cento, centoventi piste private, quante sono, che siano lunghe almeno ottocento metri (alcune aviosuperfici sono troppo corte per un aereo non ULM), con disponibilità di carburante, e noi manderemo questo elenco a ventisettemila piloti, invitandoli a venire in Italia, con l'assicurazione che in questi scali potranno essere trattatati bene. Con un *click* per mandare una *mail* siamo in grado di raggiungere migliaia di piloti.

Si prepari una selezione di cento, centoventi piste private, quante sono, che siano lunghe almeno ottocento metri, con disponibilità di carburante, e noi manderemo questo elenco a ventisettemila piloti, invitandoli a venire in Italia.

Paolo Toniolli[1]

L'intervento del dott. Toniolli tocca l'aspetto della circolazione aerea, dei problemi dei piccoli aeroporti e spazia nei diversi campi di interesse delle associazioni che rappresenta. Sottolinea l'anomalia italiana rispetto alla situazione aeronautica internazionale; rimarca la posizione subalterna del nostro paese nel processo decisionale europeo e augura la costituzione di un sistema associativo nazionale.

In introduzione, dopo aver posto l'accento sull'importanza dei temi in discussione al convegno, a proposito dei dati presentati da Medici sui flussi di traffico in entrata in Italia dall'estero così puntualizza:

"Non sono d'accordo con la sintesi che ha fatto il Dott. Medici – ed è l'unico appunto che mi permetto di fare - sui flussi di traffico che arrivano in Italia dall'estero. Qualche giorno fa l'Espresso ha scritto che l'aeroporto di Trento (di cui io sono il Presidente) è il secondo aeroporto nazionale per flussi non commerciali dopo Linate, con 40.000 passaggi.
Al grafico relativo ai flussi internazionali di Aviazione Generale manca quindi una freccia centrale di riferimento verso aeroporto di

1 Paolo Toniolli è presente al convegno in veste di Presidente dell'Aeroporto di Trento e delle associazioni UNICA (Unione Nazionale Italiana Comparto Aviazione) e I-LAN (Italian Light Airport Network)

Non credo sia azzardato dire che, dopo decenni di immobilismo, sia necessario rivedere il sistema organizzativo dell'AeCI

Trento"[1]

Particolare attenzione critica è riservata da Toniolli agli Enti istituzionali che gestiscono l'aviazione italiana, a cominciare dall'Aero Club d'Italia sul quale così si esprime: *"*Oggi l'Aero Club d'Italia qui, a questo convegno, è assente. Non è vero che Massimo Levi rappresenta l'Aero Club d'Italia[2]. Così come non è possibile che lo possano rappresentare i probiviri o qualunque presidente di un qualsiasi ente aggregato. L'Aero Club d'Italia deve essere presente nelle sedi opportune, come lo è questa, da chi ne è il rappresentante ufficiale. Altrimenti rifondiamo l'Aero Club. Non credo sia azzardato dire che, dopo decenni di immobilismo, sia necessario rivedere il sistema organizzativo dell'AeCI".

Sul tema della rappresentatività del settore da parte degli enti istituzionali Toniolli sottolinea l'inadeguatezza italiana rispetto agli altri paesi europei. Esprime la necessità di non affidarsi e non pensare che ENAC, ENAV o Ae.C.I. possano rappresentare il settore aeronautico italiano: "Gli Enti di vigilanza non sono in grado di rappresentare a livello internazionale il nostro grande paese industriale. Loro hanno il compito di controllo, di verifica, di sorveglianza, ma deve essere il cittadino che attraverso delle *lobby*, dei sistemi organizzati può riuscire a ottenere certi risultati" *Ed è questo, per Toniolli, il senso e lo scopo di UNICA:* "Un sistema di sistemi dove sia possibile essere rappresentati anche a livello europeo" *così come fanno la Repubblica Ceca, la Polonia e i paesi dell'est* "che, pur essendo gli ultimi arrivati nell'Unione Europea sono riusciti a inserirsi e ad essere rappresentati meglio di quanto facciamo noi.

Gli Enti di vigilanza non sono in grado di rappresentare a livello internazionale il nostro grande paese industriale

Abbiamo una serie di problematiche che possono essere trattate a livello europeo, che è quello che stiamo facendo in UNICA e in ILAN – *ha proseguito Toniolli* - In particolare il riesame dei pesi e la rivisitazione completa dei conflitti di traffico".

Sul primo punto "Come UNICA faremo tutto quello che ci è permesso e concesso nelle sedi opportune". *Sul secondo:* "non è pensabile che il conflitto di traffico venga ogni volta sbandierato in modo squisita-

---

1 Secondo l'ENAC, che elabora i dati provenienti dallo stesso aeroporto, i movimenti di Aviazione generale su Trento sono stati 25.147 nel 2007 (Ultimi dati disponibili). I movimenti comprendono e sommano tutti i decolli e gli atterraggi. Anche quelli che si riferiscono al traffico locale dei velivoli basati sull'aeroporto. (ENAC - Dati di Traffico 2007) (N.d.R.)

2 Il Dott. Levi è Presidente dell'AOPA Italia e si era dichiarato presente al Convegno anche come rappresentante dell'Aero Club d'Italia, su invito del Presidente On. Senatore Giuseppe Leoni. (N.d.R)

mente politico e la circolazione aerea deve essere disciplinata in modo diverso. Abbiamo CTR che sono fuori di ogni epoca e di ogni storia. Che vietano il passaggio dei nostri aerei da Nord verso Sud andando contro il diritto costituzionale del cittadino di muoversi".

Abbiamo una serie di problematiche che possono essere trattate a livello europeo

Affrontando il tema della segregazione strategica degli ULM negli aeroporti sottolinea che "Non esiste in nessun paese del mondo il concetto di segregazione! Bisogna avere la capacità organizzativa di seguire il traffico. Volate voi da Trento a Viterbo o da Trento a Pontecagnano! Non trovate un aeromobile che vola in alcun momento della settimana"

Sulle licenze: "Ma che senso ha che le licenze debbano avere un iter diverso rispetto alle licenze che vengono rilasciate in Europa?"

Abbiamo CTR che sono fuori di ogni epoca e di ogni storia

Sul DPR 404: "Ci siamo arrivati in ventiquattro mesi e non ci fermiamo lì"

Conclude rilevando che "I grandi aeroporti stanno perdendo passeggeri perché si sta modificando il sistema europeo di trasferimento che utilizzerà sempre più macchine da 5600 kg da nove posti" *e auspica la creazione* "Di una situazione di secondo livello a fianco di aeroporti che stanno morendo" *che si concretizza nella proposta degli Aeroporti Leggeri, che possano essere gestiti con semplicità e a costi contenuti con una radio che possa aiutare il pilota, un impianto per i voli notturni che possa essere facilmente omologato, poche persone, un sistema di informazioni meteo automatico, una pista di lunghezza minima e un albergo dove dormire (due stanze, non di più).* "Questi sono secondo noi gli elementi sui quali occorre puntare".

I grandi aeroporti stanno perdendo passeggeri

Angelo Calistro[1]

Angelo Calistro porta l'attenzione al tema del rapporto tra le strutture dedicate all'aviazione e le amministrazioni pubbliche, relazionando sulla positiva esperienza sviluppata in collaborazione con il Comune di Salemi dov'è localizzata l'aviosuperficie. Collaborazione che ha portato alla realizzazione di una struttura pubblica con grandi possibilità di sviluppo, da utilizzare per incrementare il turismo aereo. La presenza dell'aviosuperficie consentirà di ampliare gli itinerari avioturistici coinvolgendo

1 *Responsabile dell'Aviosuperficie di Salemi – Trapani*

Le amministrazioni pubbliche non si rendono conto delle positive ricadute economiche che possono avere le piccole aviosuperfici e metterle in evidenza stimola gli investimenti

anche la parte occidentale della Sicilia. L'aviosuperficie ha impatto ambientale minimo, e può produrre risultati importanti per le aree turisticamente poco conosciute.

La nostra aviosuperficie si trova a Salemi, in provincia di Trapani, all'estrema periferia dell'Italia. E questo ci penalizza un po'. In genere, chi decide di venire in Sicilia in volo si ferma a Calatabiano, Taormina, Catania, Siracusa e altri luoghi famosi che tutti conoscete. Spesso rinuncia a un'ulteriore ora di volo per arrivare fino alla mia aviosuperficie. Da noi arrivano persone al secondo, terzo giro della regione, che vanno a scoprire la parte occidentale.

L'altro problema che ci penalizza è costituito dal CTR di Trapani, che ospita la base militare di Birgi. Un CTR enorme che va da *ground* a *livello di volo 140*, e che crea chiaramente difficoltà al traffico ULM.

Al di là di questi aspetti vorrei portare il contributo della positiva esperienza (un po' in controtendenza rispetto ad altre che sono state esposte) che abbiamo avuto con l'amministrazione di Salemi. La nostra aviosuperficie è comunale: una struttura pubblica - una delle poche in Italia - realizzata dall'Amministrazione espropriando un terreno privato non utilizzato e incolto. L'Amministrazione, con grande lungimiranza, ha raccolto le nostre richieste e ha deciso di dotarsi di questo strumento anche in prospettiva di un suo utilizzo turistico che ha già portato un valido contributo allo sviluppo del nostro territorio.

La nostra esperienza con l'Amministrazione Comunale è stata ed è decisamente positiva ed è all'ordine del giorno del prossimo Consiglio Comunale la collocazione dell'aviosuperficie nei piani urbanistici

La nostra esperienza con l'Amministrazione Comunale è stata ed è decisamente positiva ed è all'ordine del giorno del prossimo Consiglio Comunale la collocazione dell'aviosuperficie nei piani urbanistici che consentirà di costruire hangar non con strutture precarie, ma stabili, perché verrà considerata come insediamento produttivo a tutti gli effetti.

Mi sembrava importante portare la testimonianza delle cose positive che si possono fare coinvolgendo l'amministrazione pubblica. Abbiamo adottato il sistema di informare regolarmente il Comune su quello che facciamo: come va la scuola, quanti turisti arrivano, quanti dall'estero, evidenziando così (dati alla mano) una realtà che non disturba l'ambiente e produce ricchezza per il nostro territorio. Molto spesso le amministrazioni pubbliche non si rendono conto delle positive ricadute

economiche che possono avere le piccole aviosuperfici e metterle in evidenza stimola gli investimenti. Nel nostro caso l'amministrazione Sgarbi, cogliendo il senso del nostro lavoro, sta avviando un progetto comunitario per allungare la pista e asfaltarla affinché possa diventare una struttura importante anche a livello nazionale. Quindi grazie per l'opportunità che ci è stata offerta con l'avvio del progetto Avioturismo che ci auguriamo possa portare a tutti positivi risultati.

Abbiamo adottato il sistema di informare regolarmente il Comune su quello che facciamo: come va la scuola, quanti turisti arrivano, quanti dall'estero, evidenziando così (dati alla mano) una realtà che non disturba l'ambiente e produce ricchezza per il nostro territorio

Gaetano Di Giorgio[1]

L'Arch. Di Giorgio propone nel suo intervento la valutazione dell'importanza delle aviosuperfici private come strutture a sostegno delle aree ad urbanizzazione diffusa. Partendo dal principio che il modello metropolitano ad alta intensità abitativa è in crisi e che si assiste ad una fuga verso la campagna e le zone interne della regione, Di Giorgio intravede nelle aviosuperfici private e nell'uso dei piccoli aerei un servizio di trasporto importante da sviluppare e sostenere per servire soprattutto i territori esterni alla città.

Oggi abbiamo sentito discutere numerosi temi, a volte esplicitamente tecnici, e vorrei proporre un criterio di valutazione del ruolo delle aviosuperfici private da un punto di vista territoriale generale.
Il territorio sta subendo negli ultimi decenni variazioni profondamente diverse da quelle del passato.
Il concetto di centralità della metropoli che finora si è sviluppato ha evidenziato la propria inadeguatezza. Ora è tutto il territorio a divenire il fulcro della nuova residenza. A questo proposito è quindi importantissimo pensare alle aviosuperfici come strumenti attuali, agevoli, in rapporto con tutto il territorio e non soltanto con la metropoli.
In Sicilia abbiamo una situazione speciale per quanto riguarda l'area metropolitana che si estende soprattutto lungo le coste (la cementificazione della Sicilia è tipica lungo le coste) mentre all'interno abbiamo più o meno il deserto, che comunque si può valorizzare partendo dalle sue specificità e peculiarità.
La metropoli ha esaurito il proprio ruolo; c'è un flusso di *demetro-*

1 Responsabile dell'aviosuperficie Minotaurus e Medusa, Comune di Caronia, Provincia di Messina

Penso che l'aviazione leggera possa diventare il volano di questa nuova forma di rivisitazione e di vita del territorio

polizzazione in corso e il territorio interno si propone come futura residenza alternativa.
Penso che l'aviazione leggera possa diventare il volano di questa nuova forma di rivisitazione e di vita del territorio.
Le aree geografiche che ora sono desertiche possono divenire residenziali nell'ambito di una nuova concezione della rete urbanistica, che non sarà servita dal trasporto su gomma o su ferro, ma attraverso l'aviazione leggera, sportiva e turistica.
Il nostro obiettivo non è quindi soltanto personale, ma punta alla rivitalizzazione del territorio, a cui noi, con la nostra attività, possiamo dare un contributo importantissimo.

Michele Lenzi[1]

Diversamente dall'intervento di Angelo Calistro, Lenzi espone alla platea le difficoltà incontrate nel mantenimento dell'unica aviosuperficie esistente nella Riviera Ligure di Ponente. Difficoltà emerse per conflitti di competenze tra diverse amministrazioni che hanno portato alla demolizione degli hangar e alla sostanziale inattività della pista. Auspicando maggiore attenzione da parte delle autorità per le strutture esistenti, Lenzi illustra anche le difficoltà incontrate per l'apertura di una nuova aviosuperficie.

Credo che molti di voi sappiano che il Ponente Ligure è senza piste; tutta la Liguria è senza piste per ultraleggero motorizzato (ce n'è una che credo sia la più corta d'Italia - cento metri nell'entroterra di Chiana - e un'altra sempre di piccolissime dimensioni).
L'unica di 350 metri era quella di Stellanello dove sono riusciti, non so come, a costruire una casa proprio sul sentiero di salita. Eppure, secondo il Piano Regolatore Generale, è un campo di volo e due anni fa qualcuno riuscì a impiantarci un'attività edile di costruzioni che non senza difficoltà sono riuscito ad ostacolare e bloccare.
Può darsi che presto si riesca a ripristinare la pista, ma rimangono importanti problemi relativi agli *hangar* che sono stati demoliti per conflitti avvenuti tra il Demanio e il Comune.
Ci sarebbe la possibilità di costruire un'aviosuperficie a Bardineto

1 Pilota ULM - Autogiro

Bisogna salvaguardare ciò che esiste già, e non solo creare nuovi campi volo e nuove aviosuperfici

su un corridoio libero per chi viene da Milano in direzione di Albenga. A dieci chilometri prima di arrivare ad Albenga si trova un'area che sembra fatta apposta per un'aviosuperficie. Ho già i contatti con l'Amministrazione e ci sto lavorando, ma sono in pochi ad appoggiarmi. Chiedo quindi un aiuto.
Una raccomandazione a chi si occupa di politica, come un tempo facevo anch'io: bisogna salvaguardare ciò che esiste già, e non solo creare nuovi campi volo e nuove aviosuperfici.
Ad Albenga c'è un aeroporto dove può darsi che quest'anno riescano ad installare una scuola di volo VDS per handicappati, e ciò potrebbe essere un passaggio per poi arrivare a far tornare anche il VDS.
Mi chiamo Michele Lenzi ma da un po' di tempo mi domandando se farmi assegnare il nome di Don Chisciotte, visto che mi sembra di combattere contro i mulini a vento.
Quindi concludo: oltre che cercare campi volo o aviosuperfici nuove, facciamo di tutto perché quelle esistenti non siano smantellate e dismesse.

Leonardo Di Paola[1]

Il Prof. Di Paola, cogliendo in alcuni interventi che l'hanno preceduto un eccesso di problematicità, invita a non cedere alle difficoltà che spesso si incontrano nel settore dell'aviazione (più che in altri) e a raccogliere invece il contributo delle positive esperienze che stanno caratterizzando l'evoluzione del settore. Tra queste cita l'applicazione concreta dei suggerimenti contenuti nell'intervento del Dott. Daniele Rallo nella realizzazione dei servizi presenti sull'Aviosuperficie della Celsetta, i positivi riscontri che si avranno dalla riforma del DPR 404, il ruolo importante che nella definizione dei contenuti della riforma ha avuto l'Ing. Eminente e quanto proposto nel corso del convegno.

1 Presidente onorario di UNICA

L'aviosuperficie della Celsetta ha ottenuto l'approvazione per la costruzione di seimila metri quadrati di hangar seguendo il dispositivo di legge, il DPR 447, presentato dal Dott. Rallo.

Dopo aver elogiato i lavori del convegno il Prof. Di Paola si riallaccia all'intervento del Dott. Rallo sottolineando come "l'aviosuperficie della Celsetta, posta all'altezza del raccordo anulare sulla Cassia bis a Roma abbia ottenuto l'approvazione per la costruzione di seimila metri quadrati di hangar di servizio, seguendo il dispositivo di legge il DPR 447 presentato dal Dott. Rallo. Ciò significa che le cose si possono fare, e si ottengono, se si persegue professionalmente il risultato come si sta dimostrando in questo convegno. Un bellissimo convegno per il quale ringrazio a nome personale, (ma ritengo mi sia consentito farlo a nome di tutti) Guido Medici, tutti gli intervenuti e il Dott. Eminente che è rimasto ad ascoltare anche doglianze e lamentele.

Penso che i fatti dimostrino che i risultati positivi si ottengono puntando diritti agli obiettivi. Il 22 marzo del 2007, in questa stessa sala, abbiamo presentato la nostra proposta di modifica del Decreto DPR 404 ed Eminente ha dato il suo importante contributo e pur nel pieno dei problemi di Alitalia, Linate e Malpensa ha trovato il tempo per dedicarsi a questo settore.

La revisione del DPR 404 era necessaria e porterà a dei benefici risultati (anche in relazione ai temi trattati in questo convegno) e con la collaborazione del'Ing. Eminente abbiamo raggiunto un ottimo risultato: stanno solo perfezionando i termini giuridici e la proposta è stata già presentata per il nullaosta al Consiglio di Stato e inserita in lista d'attesa al Consiglio dei Ministri. Allora, basta volerlo, il mondo del volo è unico, vasto e promettente e bisogna rimboccarsi le maniche, evitare l'autocommiserazione e le recriminazioni, bensì presentare e seguire progetti positivi come questo.

Guido Medici

Conclusioni

Concludo questo convegno ringraziando per la partecipazione e per gli interessanti contributi che sono stati forniti nei vari interventi. Contributi che saranno oggetto e motivo di riflessione per mettere ulteriormente a punto i contenuti e le fasi di realizzazione del "Progetto Avioturismo Italia".
Un progetto sicuramente ambizioso, pensato, coltivato e perseguito in molti anni di lavoro che oggi, alla conclusione di questa intensa giornata di lavoro, sento essere entrato in una nuova e stimolante fase esecutiva. Ho fondati motivi per ritenere che gli impegni assunti in questa sede dal Governo e dall'ENIT, qui rappresentati dal Dott. Angelo Canale e dal Dott. Matteo Marzotto, saranno mantenuti e si trasformeranno in azioni concrete e costruttive.
L'implementazione del "Progetto Avioturismo" nel piano strategico nazionale per il turismo, la promulgazione della normativa proposta, l'apporto dell'ENIT nella divulgazione, anche su scala internazionale, del "Progetto Avioturismo", sono impegni che potrebbero segnare l'avvio di nuova importante fase evolutiva nel settore dell'aviazione generale da diporto italiana - così come è avvenuto nel 1985 con

Ho fondati motivi per ritenere che gli impegni assunti in questa sede dal Governo e dall'ENIT saranno mantenuti e si trasformeranno in azioni concrete e costruttive

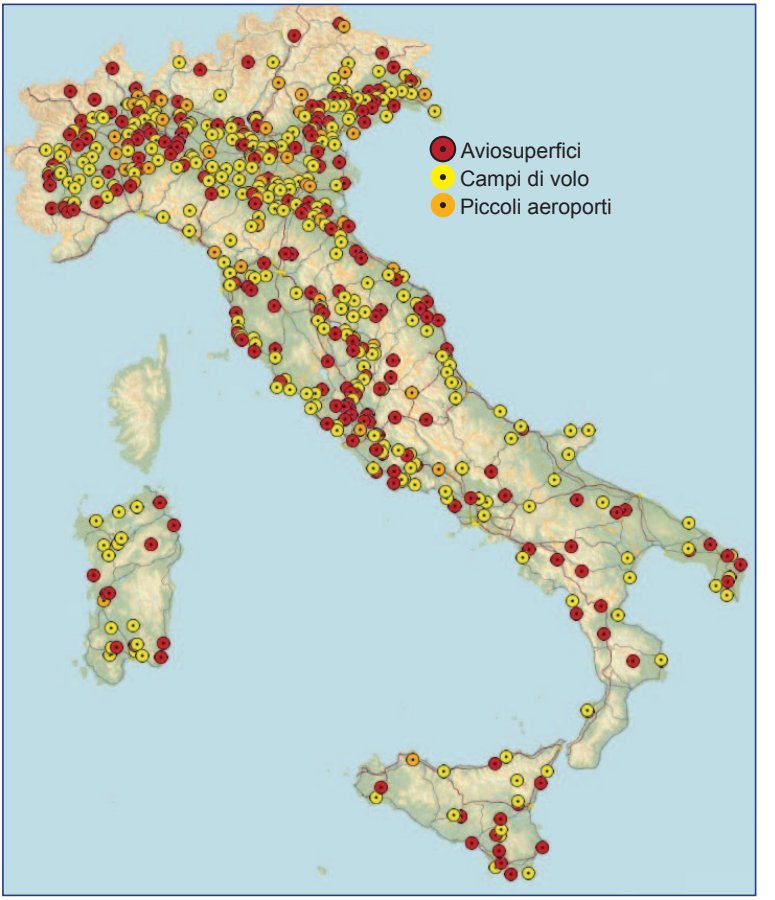
Non va dimenticato che la rete dei piccoli aeroporti, delle aviosuperfici e dei campi di volo è la base sulla quale si appoggia l'intero settore aeronautico del diporto aereo, in un rapporto di simbiosi e sinergia che deve essere coltivato e sviluppato

l'emanazione della legge 106.
Un nuovo balzo in avanti che sarà di esempio per gli altri paesi, rifarà dell'Italia un paese leader in campo europeo, darà nuovo impulso alla produzione e segnerà una svolta significativa per la vita degli aeroporti minori, delle aviosuperfici e dei campi di volo. Le volontà ci sono e sono state espresse in modo chiaro anche dall'Ente Nazionale Aviazione Civile che segue con attenzione questo settore.
Credo che questa sia stata una importante occasione che ha messo in luce il tema delle struttura private per l'aviazione leggera nel loro rapporto con il territorio e ha proposto, mi auguro, un'idea progettuale per il loro sviluppo.
Con la pubblicazione degli atti renderemo pubblica questa importante realtà ancora poco conosciuta dalle istituzioni pubbliche e poco dibattuta dagli addetti ai lavori.
I temi relativi ai velivoli, al traffico e alla circolazione aerea sono importanti ed essenziali (qui sono emersi in diverse occasioni e in vari interventi) ma non va dimenticato che la rete dei piccoli aeroporti, delle aviosuperfici e dei campi di volo è la base sulla quale si appoggia l'intero settore aeronautico del diporto aereo, in un rapporto di simbiosi e sinergia che deve essere coltivato e sviluppato. L'ho detto nel mio intervento introduttivo e lo ribadisco ancora: i danni creati dall'uso privatistico di sparuti gruppi di gestione hanno ridotto i piccoli aeroporti a luoghi chiusi, esclusivamente a servizio di pochi, con scarso rapporto con il territorio, e li hanno resi in molti casi incapaci di svolgere il loro ruolo di servizio pubblico di interesse generale. Un ruolo che deve essere ripristinato e restituito ai cittadini e alla comunità aeronautica nazionale e internazionale.

Le piste private, senza essere sostenute da denaro pubblico, hanno contribuito in modo determinante allo sviluppo industriale dell'aviazione leggera italiana, oggi al primo posto in Europa

Va altrettanto considerato il ruolo che in questi anni hanno avuto, e che potranno avere in futuro, le piste private che oggi rappresentano l'ossatura principale della rete nazionale delle strutture per l'aviazione generale da diporto. Strutture che senza essere sostenute da denaro pubblico hanno contribuito in modo determinante allo sviluppo industriale dell'aviazione leggera italiana (oggi al primo posto in Europa) e dato risposta alla domanda di servizi proveniente dall'aviazione generale da diporto.
Di questo Avioportolano Italia si occupa da anni, di questo si è occupato oggi e continuerà a farlo anche per il futuro. Non solo continuando a sviluppare attività di informazione, che è l'oggetto principale della nostra attività, ma stimolando discussioni e iniziative che, come la proposta presentata in questo convegno, possano avere delle

positive ricadute di rilevanza politico-istituzionale e benèfici effetti di mercato. Non c'è alcun dubbio, infatti, che la situazione di difficoltà economica nella quale ci troviamo, e con la quale è necessario confrontarsi, richiama gli operatori economici ad un nuovo e rinnovato impegno nel campo delle idee che possa essere foriero di soluzioni innovative e positive.



Rete nazionale degli scali per l'aviazione generale da diporto: piccoli aeroporti, aviosuperfici e campi di volo

Parte III

Appendici

1. Avioportolano Italia

Il termine Avioportolano è composto dalla parola "Avio" (dal latino Avis, uccello) e da "portolano" (da Portus, porto) e indica il volume contenente informazioni utili per la navigazione aerea da diporto relative ad aeroporti, aviosuperfici e piste di volo da diporto. Tale termine è stato coniato e registrato presso l'Ufficio Italiano Brevetti e Marchi nel 1995 con la pubblicazione della prima edizione del volume (*Guido Medici - Avioportolano '95/'96 – Guida al volo turistico e sportivo – Pegaso Edizioni – Venezia 1995*) ed è entrato presto a far parte del linguaggio corrente dei piloti.
L'edizione di "Avioportolano Italia" ha cadenza biennale e pubblica i dati raccolti con specifici censimenti estesi all'intera rete degli approdi aerei, utilizzando fonti proprie di rilevamento, con il patrocinio della Presidenza del Consiglio – Dipartimento per lo Sviluppo e la competitività del turismo, del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e dell'Aero Club d'Italia.

Storia e contenuti

Nell'Avioportolano si trovano i dati aggiornati di oltre 550 strutture per l'approdo aereo italiane con informazioni tecniche relative a dimensione e caratteristiche delle piste, posizione geografica, orientamento, circuiti, contatti nonché informazioni relative alle modalità di avvicinamento, attenzioni e regole da seguire con mappe di riferimento in scala 1:250.000, planimetrie delle piste e delle strutture annesse e informazioni di carattere turistico ricettivo.
La pubblicazione di Avioportolano, curata dall'autore Guido Medici,

è stata stimolata dal proliferare delle piste di volo da diporto e dal crescente sviluppo dei velivoli ultraleggeri a seguito dell'emanazione in Italia della legge 106 del 1985 "*Disciplina del volo da diporto o sportivo*". A tali velivoli la legge vieta l'uso degli aeroporti (esclusivamente utilizzabili dagli aerei dell'aviazione generale) e, nella necessità di dover disporre di diverse e specifiche aree di approdo, si è avuto in Italia un eccezionale incremento di piste di volo private classificate come "aviosuperfici" e "campi di volo" non monitorate dall'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) e non pubblicate (se non in parte) nell'AIP Italia (Aeronautical Information Publication).
Avioportolano ha colmato il vuoto informativo in questo particolare comparto del aviazione dando avvio, tra il 1987 e il 1989, al primo "Censimento Nazionale delle Strutture per l'Aviazione Leggera" al quale sono seguiti i successivi con cadenza biennale l'ultimo dei quali è stato completato a fine dicembre 2007.
L'incremento delle piste private in Italia, dal 1987 al 2007 è stato del 1700% per le aviosuperfici (dati "Avioportolano Italia" – Confronto censimenti 1987/1997/2007) e Avioportolano svolge oggi una attività di monitoraggio costante su oltre 550 piste avvalendosi della collaborazione di gestori e rilevatori. Il panorama informativo della geografia delle strutture per l'aviazione leggera presente in Italia è completato da Avioportolano Italia con la pubblicazione biennale di una apposita cartografia aeronautica per il volo da diporto in scala 1:500.000 estesa a tutto il territorio italiano che utilizza la base cartografica dell'Istituto Geografico De Agostini di Novara. In tale cartografia sono riportate tutte le informazioni aeronautiche per il diporto aereo. Dal 1987 al 2007 Avioportolano Italia è stato pubblicato in otto edizioni passando da poco più di 100 pagine a oltre 600.

Cronologia

1985: viene emanata la legge 106 "*Disciplina del volo da diporto o sportivo*" che regola il volo con apparecchi ultraleggeri non rientranti nel codice della navigazione aerea.

1987: nasce la rivista "IL VOLO", diretta da Guido Medici, all'interno della quale, per la prima volta, vengono pubblicate mensilmente delle schede informative relative alle aviosuperfici e ai campi di volo privati presso i quali possono atterrare e decollare i velivoli da diporto di cui alla legge 106.

1991: le schede vengono raccolte nella pubblicazione "Guida al volo da diporto" (Guido Medici, Pegaso Edizioni, Venezia 1991)

1992: la rivista "IL VOLO" organizza il primo convegno nazionale sul settore del volo da diporto durante il quale vengono gettate le basi per la realizzazione di strumenti informativi propri per il volo a diporto. Per la prima volta viene affrontato il tema del volo all'interno degli spazi aerei controllati e presentata una proposta per la realizzazione di una specifica cartografia aeronautica VFR per il diporto aereo. Da questo momento prende concretamente avvio la nuova politica della rivista "IL VOLO" che estende il proprio campo di interesse su tutte le principali tematiche del volo da diporto.

1993: Guido Medici cura la realizzazione della prima cartografia delle piste di volo per il diporto aereo tematizzando la base cartografica ufficiale del Centro Servizi Informazioni Geotopografiche dell'Aeronautica Militare Italiana (CIGA) che autorizza la sovrastampa e la divulgazione del materiale informativo raccolto.

1994: viene siglato tra la rivista "IL VOLO" e il Touring Club Italiano un importante accordo che permetterà la pubblicazione di una nuova cartografia aeronautica per il diporto aereo costituita da otto titoli regionali in scala 1:200.000 e due titoli nazionali in scala 1:400.000 che coprono tutta Italia. Contestualmente viene avviato da Guido Medici il primo "Censimento Nazionale delle Strutture per l'Aviazione Leggera".

1995: i risultati del censimento vengono pubblicati nella prima edizione nazionale di "Avioportolano Italia - Guida al volo turistico e sportivo '95/'96" (Guido Medici – Pegaso Edizioni – Venezia 10 aprile 1995 – 239 pp). Nello stesso anno viene siglato un accordo con l'Istituto Geografico De Agostini di Novara per la pubblicazione di nuova cartografia aeronautica per il volo da diporto in scala 1:500.000. Avioportolano Italia si fa inoltre promotore della costituzione della FISAL (Federazione Italiana delle Strutture per l'Aviazione Leggera) che viene fondata con atto notarile il 20 ottobre 1995.

1996: a settembre del 1996 prende il via il "II Censimento Nazionale Per le strutture per l'Aviazione Leggera"

1997: i risultati del censimento vengono pubblicati il 25 marzo 1997 nella seconda edizione "Avioportolano '97/'98– Guida al Volo a motore turistico e sportivo" (Guido Medici – Pegaso Edizioni – Venezia 1997) e nella nuova cartografia per il volo da diporto su base cartografica De Agostini in scala 1:500.000 per tutto il territorio nazionale e quattro titoli regionali in scala 1:250.000.

1998: tra settembre e dicembre 1998 viene condotto il "III Censimento Nazionale delle Strutture per l'Aviazione Leggera" e il primo "Censimento dei punti di decollo di Volo Libero". Viene inoltre concluso un importante accordo con la società ASA srl per estendere il campo di interesse informativo di Avioportolano alle strutture aeroportuali.

1999: per Avioportolano è un anno importante e, da singolo volume, si trasforma in collana editoriale con la contemporanea pubblicazione di: "Avioportolano Italia '99/2000 Volume 1 – Guida al volo turistico e sportivo" (Guido Medici – Pegaso Edizioni – Venezia 1999 – 247 pp). Edizione che riporta, per la prima volta in Italia, i risultati statistici comparati dei censimenti condotti; "Avioportolano Italia '99/2000 Volume 2 – Guida al volo VFR" (ASA srl e G. Medici– Pegaso Edizioni – Venezia 1999 – 240 pp). "Avioportolano Italia '99/2000 Volume 3 – Guida alla navigazione GPS per i voli VFR in Italia settentrionale" (ASA srl e G. Medici– Pegaso Edizioni – Venezia 1999 – 247 pp). "Avioportolano Italia '99/2000 Volume 4 – Guida nazionale al volo libero" (G. Medici– Pegaso Edizioni – Venezia 1999 – 252 pp). Tale volume riporta i risultati del censimento dei punti di decollo di volo libero. Nello stesso anno l'attività di Avioportolano Italia ottiene il patrocinio della Presidenza del Consiglio – Dipartimento per il Turismo, del Ministero dei Trasporti e della Navigazione Aerea, dell'Aero Club d'Italia, della Federazione Italiana Volo Libero e della Federazione Italiana delle Strutture per l'Aviazione Leggera.

2000: il successo dell'edizione e l'esaurimento della tiratura obbliga ad una ristampa del primo volume;

2001: tra settembre e dicembre 2001 viene condotto il "IV Censimento Nazionale delle Strutture per l'Aviazione Leggera" con il Patrocinio della Presidenza del Consiglio – Dipartimento per il Turismo, del

Ministero dei Trasporti e della Navigazione Aerea, dell'Aero Club d'Italia, della Federazione Italiana Volo Libero e della Federazione Italiana delle strutture per l'Aviazione Leggera.

2002: nel febbraio 2002 viene pubblicata la quinta edizione "Avioportolano Italia 2002 – Guida al volo turistico e sportivo" (Guido Medici, edizioni EIL System, Venezia 2002, 350 pp) e la nuova edizione della cartografia aeronautica per il diporto aereo utilizzando per la prima volta il data base proveniente dalla National Imagery and Mapping Agency (NIMA) of the United Department of Defence (DOD) completato da dati AIP in collaborazione con ASA srl. Le piste censite da Avioportolano Italia sono oltre 480.

2003: da settembre a dicembre 2003 viene avviato il "V Censimento Nazionale delle Strutture per l'Aviazione Leggera".

2004: a febbraio 2004 esce "Avioportolano Italia 2004/2005 – Guida al volo turistico e sportivo (Guido Medici – Ed. EIL Systems – Venezia 2004 – 428 pp) Nello stesso anno viene avviato il "Progetto Italia In Volo" con l'obiettivo di fotografare tutte le piste di volo da diporto italiane e costituire uno specifico Data Base fotografico per l'individuazione e la divulgazione di itinerari avioturistici.

2005: il primo risultato del "Progetto Italia In Volo" è la pubblicazione del volume "Point To Point – Con la testa tra le nuvole e i piedi per terra – Itinerari turistici aerei tra Veneto, Emilia Romagna, Toscana, Liguria, Sardegna" (*Guido Medici - Coedizione delle regioni Sardegna, Emilia Romagna, Liguria, Toscana, Veneto nell'ambito del progetto interregionale "Point To Point" finanziato con art.5 legge 135/2001 – Venezia Luglio 2005-168 pp*) il volume viene tradotto e pubblicato anche in lingua inglese e distribuito gratuitamente in Italia e in Europa per la promozione del turismo aereo. Tra settembre e dicembre 2005 viene avviato e concluso il "VI censimento Nazionale delle Strutture per l'Aviazione Leggera".

2006: Avioportolano si impegna nel progetto "Italia In Volo" e nella realizzazione di proprie mappe geografiche in sala 1:250.000 con il posizionamento delle piste rispetto al reticolo stradale. Per la prima volta l'edizione "Avioportolano Italia 2006/2007 – Guida al volo turistico e sportivo" (*Guido Medici- Ed EIL Systems – Venezia 2006 450*

pp) esce completamente a colori e con il 50% delle piste fotografate.

2007: Il programma Italia in Volo e il monitoraggio fotografico viene completato e il data base raccolto ammonta a oltre 45.000 fotografie del territorio italiano georeferenziate e classificate. Tra settembre e dicembre 2007 viene completato il "VII Censimento delle Strutture per l'Aviazione Leggera".

2008: a febbraio 2008 esce il volume "Avioportolano Italia 2008/2009 – Guida al volo Turistico e Sportivo (*Guido Medici – Ed. EIL Systems – Venezia 2008 – 520 pp*) al quale per la prima volta viene abbinato un nuovo volume "Italia In Volo - Aeroguida turistica e gastronomica – Itinerari Aerei, luoghi, alberghi, ristoranti" con oltre 140 ristoranti e agriturismo censiti e monitorati da Avioportolano Italia con itinerari turistico gastronomici. Avioportolano viene pubblicato anche in versione elettronica per Pocket PC. Nel secondo semestre dello stesso anno Avioportolano Italia elabora il "Progetto Avioturismo Italia".

2009: viene organizzato a Roma, presso la Casa dell'Aviatore, il 14 marzo 2009 il convegno nazionale per la presentazione e l'apertura del "Progetto Avioturismo Italia – Il ruolo degli aeroporti minori e delle piste private come "Scali Avioturistici" per lo sviluppo del turismo e del territorio".

Banca Dati Avioportolano Italia

Copyright ai sensi del D. Lgs.vo 6 maggio 1999, n. 169, attuativo della direttiva 96/9/CE relativa alla tutela giuridica delle banche dati

1) Indirizzario completo e aggiornato in regola con le disposizioni legislative vigenti in materia dei gestori delle piste di volo private, referenti tecnici e collaboratori

2) Cartografia nazionale e regionale aggiornata relativa alle disposizioni normative per la navigazione aerea VFR . I dati cartografici di base contengono le seguenti informazioni :
a) Aeroporti ed Eliporti
b) Aviosuperfici private
c) Campi di volo privati
d) Spazi aerei controllati (CTR, ATZ)

e) Zone Proibite, Regolamentate e Pericolose (PRD)
f) Radioassistenze (NDB, VOR, DME, TACAN)
g) Rotte e disposizioni VFR

3) Ubicazione georeferenziata di Aviosuperfici e campi di volo privati presenti nel territorio regionale corredata da analisi informativa dell'esistente:
a) caratteristiche tecniche (dimensioni piste, attività, riferimenti telefonici, siti web, ostacoli, disposizioni per avvicinamenti in volo, praticabilità, hangars);
b) attività didattica , discipline praticate e associazioni presenti;
c) presenza/assenza di attività di protezione civile e relative convezioni;
d) ditte presenti e attività commerciali;
e) servizi tecnici e logistici;
f) servizi turistici e strutture ricettive per soggiorno e ristorazione;
Le informazioni sono raccolte con Censimenti Nazionali a cadenza biennale con il Patrocino del Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo della Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Aero Club d'Italia e monitoraggi trimestrali di aggiornamento;

4) mappe con ubicazione della pista in relazione al tessuto viario e abitativo in scala 1:250.000

5) rilievi planimetrici georeferenziati delle piste in scala 1:10.000 con identificati servizi, hangars, piste di raccordo, parcheggi, ostacoli e servizi alla navigazione;

6) ubicazione, caratteristiche, servizi presenti, riferimenti telefonici e informazioni di qualità sulle strutture ricettive (agriturismo, ristoranti e alberghi) raggiungibili in volo;

7) fotografie aeree georeferenziate delle piste con 8 immagini per ogni struttura con angoli di ripresa relativa a 360° attorno al centro pista alla quota media di 500 ft AGL. Le immagini identificano le strutture di approdo dai seguenti punti di vista: in allineamento con le due testate; a 90° rispetto all'asse della pista sui tratti di sottovento del circuito di atterraggio; a 45° rispetto all'asse pista su entrambe le direzioni in ingresso al circuito;

8) 45.000 fotografie aeree digitali georeferenziate del territorio italiano e degli itinerari aerei turistici ad alta risoluzione raccolte in uno specifico Data Base associato alle seguenti specifiche:
a) Coordinate e data di ripresa
b) Regione
c) Provincia
d) Comune
e) Aree speciali (parchi naturali)
f) Attributi di categoria di appartenenza e di dettaglio (orografia, edifici, case rurali, monumenti, aree boschive ecc...)

2. Tabelle

Le tabelle presentate nelle pagine successive sono il frutto dell'elaborazione dei dati principali raccolti con i censimenti nazionali di Avioportolano Italia nel 1987, 1997 e 2007 e completano il quadro statistico presentato nel corso della relazione introduttiva di Guido Medici. I dati sono di proprietà di Avioportolano Italia e protetti da copyright. Possono essere utilizzati con obbligo di citazione della fonte utilizzando la seguente dicitura: Fonte dati: Censimenti Nazionali Avioportolano Italia. Eventuali altre informazioni, elaborazioni ed approfondimenti su scala regionale e interregionale e inerenti a specifici temi possono essere richieste ad Avioportolano inoltrando la richiesta via mail al seguente indirizzo: redazione@avioportolano.it.

TAB. 1 - Aviosuperfici e campi di volo per classe di dimensione pista: valore assoluto

	<300			300/500			501/1000			>1000			totale		
	1987	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**
Campi volo	14	50	51	69	118	189	12	30	48	0	1	0	95	199	288
Aviosuperfici	0	2	4	2	35	60	10	74	136	0	5	9	12	116	209
Totale	**14**	**52**	**55**	**71**	**153**	**249**	**22**	**104**	**184**	**0**	**6**	**9**	**107**	**315**	**497**

© Avioportolano® Italia - Fonte dati: Censimenti Avioportolano® 1987/1997/2007 - Elaborazione G. Medici, R. Chinellato

TAB. 2 - Aviosuperfici e campi di volo per classe di dimensione pista: distribuzione percentuale per classe di dimensione e anno di censimento

	<300			300/500			501/1000			>1000			totale		
	1987	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**
Campi volo	14,74%	25,13%	17,71%	72,63%	59,30%	65,63%	12,63%	15,08%	16,67%	0,00%	0,50%	0,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Aviosuperfici	0,00%	1,72%	1,91%	16,67%	30,17%	28,71%	83,33%	63,79%	65,07%	0,00%	4,31%	4,31%	100,00%	100,00%	100,00%
Totale	**13,08%**	**16,51%**	**11,07%**	**66,36%**	**48,57%**	**50,10%**	**20,56%**	**33,02%**	**37,02%**	**0,00%**	**1,90%**	**1,81%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

© Avioportolano® Italia - Fonte dati: Censimenti Avioportolano® 1987/1997/2007 - Elaborazione G. Medici, R. Chinellato

TAB. 3 - Aviosuperfici e campi di volo per classe di dimensione pista: peso percentuale per categoria e anno di censimento

	<300			300/500			501/1000			>1000			totale		
	1987	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**
Campi volo	100,00%	96,15%	92,73%	97,18%	77,12%	75,90%	54,55%	28,85%	26,09%	0,00%	16,67%	0,00%	88,79%	63,17%	57,95%
Aviosuperfici	0,00%	3,85%	7,27%	2,82%	22,88%	24,10%	45,45%	71,15%	73,91%	0,00%	83,33%	100,00%	11,21%	36,83%	42,05%
Totale	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

© Avioportolano® Italia - Fonte dati: Censimenti Avioportolano® 1987/1997/2007 - Elaborazione G. Medici, R. Chinellato

TAB. 4 - Indice di crescita percentuale del numero di piste

	1987	1997	2007
Campi volo	100	209	303
Aviosuperfici	100	967	1742
Totale	**100**	**294**	**464**

TAB. 5 - Aviosuperfici e campi di volo: dimensione media delle piste in metri

	1987	1997	2007
Campi volo	368	407	356
Aviosuperfici	699	732	591
Totale	**401**	**525**	**455**

TAB. 6 - Aviosuperfici e campi di volo per area geografica: valore assoluto

	nord			centro			sud e isole			totale		
	1987	1997	2007	1987	1997	2007	1987	1997	2007	1987	1997	2007
Campi volo	58	115	163	22	41	74	15	36	51	95	199	288
Aviosuperfici	6	47	95	6	46	69	0	23	44	12	116	209
Totale	**64**	**162**	**258**	**28**	**87**	**143**	**15**	**59**	**95**	**107**	**315**	**497**

TAB. 6.1 - Aviosuperfici e campi di volo per area geografica: valore assoluto

	1987	1997	2007
Nord	64	162	258
Centro	28	87	143
Sud e Isole	15	59	95
Totale	**107**	**315**	**497**

TAB. 6.2 - Aviosuperfici e campi di volo per area geografica: indice incremento

	1987	1997	2007
Nord	100	253	403
Centro	100	311	511
Sud e Isole	100	393	633
Totale	**100**	**294**	**464**

TAB. 7 - Aviosuperfici e campi di volo per area geografica: distribuzione percentuale per area e anno di censimento

	nord			centro			sud e isole			totale		
	1987	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**
Campi volo	61,05%	57,79%	56,60%	23,16%	20,60%	25,69%	15,79%	18,09%	17,71%	100,00%	100,00%	100,00%
Aviosuperfici	50,00%	40,52%	45,45%	50,00%	39,66%	33,01%	0,00%	19,83%	21,05%	100,00%	100,00%	100,00%
Totale	**59,81%**	**51,43%**	**51,91%**	**26,17%**	**27,62%**	**28,77%**	**14,02%**	**18,73%**	**19,11%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

© Avioportolano® Italia - Fonte dati: Censimenti Avioportolano® 1987/1997/2007 - Elaborazione G. Medici, R. Chinellato

TAB. 8 - Aviosuperfici e campi di volo per area geografica: peso percentuale per categoria e anno di censimento

	nord			centro			sud e isole			totale		
	1987	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**
Campi volo	90,63%	70,99%	63,18%	78,57%	47,13%	51,75%	100,00%	61,02%	53,68%	88,79%	63,17%	57,95%
Aviosuperfici	9,38%	29,01%	36,82%	21,43%	52,87%	48,25%	0,00%	38,98%	46,32%	11,21%	36,83%	42,05%
Totale	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

© Avioportolano® Italia - Fonte dati: Censimenti Avioportolano® 1987/1997/2007 - Elaborazione G. Medici, R. Chinellato

TAB. 9 - Sviluppo piste in metri per area geografica: valori assoluti

	nord			centro			sud e isole			totale		
	1987	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**	**1987**	**1997**	**2007**
Campi volo	21.837	48.232	54.523	7.155	19.120	27.305	5.519	13.105	20.720	34.511	80.457	102.548
Aviosuperfici	4.150	35.552	56.253	4.240	33.177	42.508	0	16.220	24.789	8.390	84.919	123.550
Totale	**25.987**	**83.784**	**110.776**	**11.395**	**52.297**	**69.813**	**5.519**	**29.325**	**45.509**	**42.901**	**165.376**	**226.098**

© Avioportolano® Italia - Fonte dati: Censimenti Avioportolano® 1987/1997/2007 - Elaborazione G. Medici, R. Chinellato

TAB. 10 - Sviluppo piste in metri per area geografica: distribuzione percentuale per area e anno di censimento

	nord			centro			sud e isole			totale		
	1987	1997	2007	1987	1997	2007	1987	1997	2007	1987	1997	2007
Campi volo	63,28%	59,95%	53,17%	20,73%	23,76%	26,63%	15,99%	16,29%	20,21%	100,00%	100,00%	100,00%
Aviosuperfici	49,46%	41,87%	45,53%	50,54%	39,07%	34,41%	0,00%	19,10%	20,06%	100,00%	100,00%	100,00%
Totale	**60,57%**	**50,66%**	**48,99%**	**26,56%**	**31,62%**	**30,88%**	**12,86%**	**17,73%**	**20,13%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

© Avioportolano® Italia - Fonte dati: Censimenti Avioportolano® 1987/1997/2007 - Elaborazione G. Medici, R. Chinellato

TAB. 11 - Sviluppo piste in metri per area geografica: peso percentuale per categoria e anno di censimento

	nord			centro			sud e isole			totale		
	1987	1997	2007	1987	1997	2007	1987	1997	2007	1987	1997	2007
Campi volo	84,03%	57,57%	49,22%	62,79%	36,56%	39,11%	100,00%	44,69%	45,53%	80,44%	48,65%	45,36%
Aviosuperfici	15,97%	42,43%	50,78%	37,21%	63,44%	60,89%	0,00%	55,31%	54,47%	19,56%	51,35%	54,64%
Totale	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

© Avioportolano® Italia - Fonte dati: Censimenti Avioportolano® 1987/1997/2007 - Elaborazione G. Medici, R. Chinellato

TAB. 12 - Indice di crescita percentuale dello sviluppo piste

	1987	1997	2007
Campi volo	100	233	297
Aviosuperfici	100	1.012	1.473
Totale	**100**	**385**	**527**

© Avioportolano® Italia - Fonte dati: Censimenti Avioportolano® 1987/1997/2007 - Elaborazione G. Medici, R. Chinellato

TAB. 13 - Disponibilità hangar: valore assoluto

	1997			2007		
	piste con hangar	**senza hangar**	**Totale piste**	**piste con hangar**	**senza hangar**	**Totale piste**
Campi volo	129	70	199	166	122	288
Aviosuperfici	82	34	116	137	72	209
Totale	**211**	**104**	**315**	**303**	**194**	**497**

© Avioportolano® Italia - Fonte dati: Censimenti Avioportolano® 1987/1997/2007 - Elaborazione G. Medici, R. Chinellato

TAB. 14 - Piste con hangar: percentuale sul totale

	1997	2007
campi volo	64,82	57,64
aviosuperfici	70,69	65,55
Totale	**66,98**	**60,96**

TAB. 15 - Sintesi evoluzione 1987/2007

	Numero	%
Piste dismesse dal 1987	128	21,51%
Attuali	497	83,53%
Piste sorte dal 1987	595	100,00%
Piste attuali con 20 anni di attività	67	13,48%

TAB. 16 - Servizio hangaraggio su rilevamento piste campione

	ULM	Delta	Aerei	Elicotteri	Totale
Mezzi in Hangar	2.945	970	119	141	4.175
% sul totale	**70,54%**	**23,23%**	**2,85%**	**3,38%**	**100,00%**

	Piste conside-rate	Media mezzi per pista	Sopra i 15 mezzi	% sulle piste
Mezzi in Hangar	**383**	**10,90**	**56**	**14,60%**

TAB. 17 - Indice di incremento diporto proveniente da Germania e Austria

	2005	2006	2007	2008	2009
Vendite Avioportolano in Germania e Austria	100	400	550	650	
Ingressi registrati in Friuli su aviosuperfici campione	100	200	400	1500	2200 *(previsione)*

© Avioportolano® Italia - Fonte dati: Censimenti Avioportolano® 1987/1997/2007 - Elaborazione G. Medici, R. Chinellato

TAB. 18

Paesi	Aeroporti	Aerei (1)	Indice aeroporti	Indice flotta	Superficie	indice di concentrazione	indice concentrazione comparato
Italia	114	980	100	100	301.338	3,78	100
Portogallo	47	25	41	2,55	92.391	5,09	134,47
Spagna	108		95	0,00	504.645	2,14	56,57
Francia	513	2.800	450	285,71	675.417	7,60	200,77
Svizzera	64		56	0,00	41.285	15,50	409,77
Belgio	61	2.066	54	210,82	30.510	19,99	528,49
Olanda	47	1.182	41	120,61	7.494	62,72	1.657,80
Irlanda	33	313	29	31,94	70.273	4,70	124,13
UK	252	8.800	221	897,96	244.820	10,29	272,08
Danimarca	49	972	43	99,18	40.094	12,22	323,05
Germania	435	19.329	382	1.972,35	357.023	12,18	322,06
Austria	59	700	52	71,43	83.858	7,04	185,98
Slovenia	15	220	13	22,45	20.273	7,40	195,58
Croazia	29		25	0,00	56.542	5,13	135,57
Bosnia	11		10	0,00	41.000	2,68	70,92
Montenegro	33		29	0,00	13.812	23,89	322,91
Albania	4		4	0,00	28.748	1,39	36,78
Grecia	60	234	53	23,88	131.940	4,55	120,21
Polonia	78	907	68	92,55	312.685	2,49	65,94
Repubblica Ceca	94	706	82	72,04	78.866	11,92	315,06
Slovacchia	27		24	0,00	49.035	5,51	145,55
Ungheria	31	517	27	52,76	93.030	3,33	88,08
Serbia	62		54	0,00	88.361	7,02	185,47
Macedonia	2		2	0,00			
Romania	19		17	0,00	238.391	0,80	21,07
Bulgaria	6	50	5	5,10	110.910	0,54	14,30
Totale	**2.253**	**39.801**			**3.712.741**	**6,07**	

(1) Fonte dati: AOPA Italia

TAB. 19 - Distribuzione regionale delle piste di volo private (aviosuperfici e campi di volo) esclusi gli aeroporti.

Regioni	Numero piste	% sul totale	% sulle aree
Abruzzo	10	2,0	10,5
Basilicata	6	1,2	6,3
Calabria	8	1,6	8,4
Campania	12	2,4	12,6
Emilia	53	10,7	20,5
Friuli	21	4,2	8,1
Lazio	46	9,3	32,2
Liguria	2	0,4	0,8
Lombardia	69	13,9	26,6
Marche	15	3,0	10,5
Molise	5	1,0	5,3
Piemonte	54	10,9	20,8
Puglia	19	3,8	20,0
Sardegna	25	5,0	26,3
Sicilia	25	5,0	26,3
Toscana	40	8,0	28,0
Trentino A.A.	4	0,8	1,5
Umbria	27	5,4	18,9
Val D'Aosta	1	0,2	0,4
Veneto	55	11,1	21,2
Totale	**497**	**100**	

TAB. 20 - Distribuzione percentuale per aree

	Numero piste	% sul totale
Nord	259	52,1
centro	143	28,8
Sud /	95	19,1
Totale	**497**	**100**

Stampato in Italia presso Firma Srl, Pianiga,
Venezia, nel mese di giugno 2009

In Italia si contano 50 aeroporti e 497 piste di volo private aperte al traffico aereo turistico da diporto cresciute, dal 1987, del 1700% che costituiscono l'ossatura di una vasta rete di piccoli scali aerei.
La flotta europea dei piccoli aerei da turismo supera le centomila unità ed è un mercato importante, ricco, che si muove con facilità e velocemente. Tuttavia l'Italia resta fuori dai principali flussi europei di traffico aereo da diporto.
Perchè? Come valorizzare il ruolo dei piccoli aeroporti e delle piste private per lo sviluppo del turismo e del territorio?
La risposta è negli atti del Convegno tenuto a Roma il 21 marzo 2009 promosso da Avioportolano Italia con il Patrocinio del Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo della Presidenza del Consiglio.

Avioportolano Italia presenta qui per la prima volta dati inediti e un'analisi dell'evoluzione della geografia delle aviosuperfici private per il diporto aereo dal 1987 al 2007.
Avanza inoltre una proposta: unire in rete le aviosuperfici private e i piccoli aeroporti con la qualifica di "Scali Avioturistici" a servizio del territorio in un quadro legislativo che ne disciplini le caratteristiche e l'utilizzo.
L'obiettivo è fare dell'Italia un polo di attrazione su scala europea per il turismo aereo.
Il "Progetto Avioturismo Italia", i cui contenuti sono qui illustrati, è il programma che Avioportolano Italia propone agli operatori economici e alle istituzioni per concretizzare questa idea.

Avioportolano®