



# Comune dell'Aquila

Servizio Opere Pubbliche  
Ufficio Sviluppo Sistema Aeroportuale



Procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento della gestione dell' "Aeroporto dei Parchi" della Città dell'Aquila.

## RELAZIONE

## Premessa

“Il sistema operativo e organizzativo degli aeroporti coinvolti: Roma-Fiumicino, Roma-Ciampino, Roma- Urbe e L’Aquila-Preturo ha ben risposto alla delicata fase di gestione del traffico aereo”. Questo diceva il comunicato dell’ENAC (Ente nazionale aviazione civile) al termine del G8 dell’Aquila – tenutosi a tre mesi dal sisma – rendendo noto che: “Tutte le operazioni di accoglienza delle delegazioni straniere appartenenti agli Stati che hanno preso parte al vertice si sono svolte con regolarità e fluidità”.

Nella nota, l’ENAC, ha affiancato per la prima volta l’Aeroporto dell’Aquila- Preturo ai tre grandi aeroporti della capitale in una movimentazione di traffico tra le più difficili e complesse, per i mezzi che giungevano in quelle ore in Italia, con a bordo le delegazioni dei più importanti Paesi del mondo. Motivo di soddisfazione e compiacimento per chi ha creduto nello scalo dell’Aquila e per tutti coloro i quali hanno contribuito alla crescita dello stesso sin dal 1968, quando il Comune affidò in concessione il sedime aeroportuale all’Aeroclub.

Con formale dichiarazione del Consiglio Comunale del 21 settembre 2009, l’Aeroporto dei Parchi è stato aperto al traffico commerciale. Una sfida contro il tempo, contro le tante difficoltà riscontrate, nella prospettiva che L’Aquila torni presto a volare anche attraverso l’aeroporto.

Proprio all’indomani del sisma del 6 Aprile 2009 è stato possibile comprendere appieno la portata e le potenzialità di uno scalo divenuto fondamentale durante le prime fasi dei soccorsi, con la presenza a Preturo delle Forze armate, Polizia, Carabinieri, Vigili del Fuoco, Guardia di Finanza, Corpo forestale dello Stato, CRI, Servizio sanitario, Esercito ed Aeronautica militare. Tutti costantemente coordinati e messi in condizione di operare al meglio nel rinnovato scalo, dove interventi finanziari a suo tempo previsti dal Comune, dalla Regione e dalla Provincia dell’Aquila, hanno posto in essere quelle opere infrastrutturali che altrimenti non avrebbero consentito di avere lo scalo disponibile per superare le immediate difficoltà del sisma e la gestione del G8.

Oggi, il crescente entusiasmo al contorno della prospettiva dello sviluppo di un aeroporto commerciale, è la riprova che questa nuova realtà ha avuto una forte accelerazione nel processo di condivisione.

La struttura aeroportuale è destinata ad operare, in prima fase, come punto di riferimento dei collegamenti dell’intera provincia dell’Aquila e delle zone interne della Regione facenti capo ai comprensori limitrofi, con ciò fornendo una valida alternativa per il superamento delle tradizionali barriere che, unitamente alla cronica carenza del trasporto su ferro, hanno finora indirizzato gli spostamenti pressoché esclusivamente verso il trasporto su gomma, con prevalente riferimento alla zona della Capitale ed ai settori costieri adriatici.

La Zona Franca Urbana e l’atteso rilancio dell’economia del territorio favoriranno il progressivo inserimento dell’Aeroporto dei Parchi nel panorama degli scali aeroportuali italiani, con evidenti concreti benefici, a breve/medio termine, per l’intera macrozona servita dalla struttura.

Tale opportunità andrà evidentemente gestita con profondo senso di responsabilità e con criteri improntati alla massima efficienza gestionale ed attenzione alle prospettive di

sviluppo con la consapevolezza che il mercato saprà rendere giusto merito agli sforzi compiuti ed alle risorse impegnate.

In proposito l'ENAC ha sottolineato che “lavori di adeguamento realizzati in base alle accresciute esigenze di operatività conseguenti agli eventi sismici e del G8 del 2009, hanno reso possibile lo svolgimento in efficienza e sicurezza degli spostamenti aerei di tutte le delegazioni che si sono servite dello scalo per raggiungere i luoghi del vertice” e che l'aeroporto, con una pista lunga 1.400 metri, ha accolto e coordinato 46 delegazioni tra arrivi e partenze. Nello specifico i movimenti sono stati i seguenti: il giorno 6 luglio: 65 movimenti; il 7 luglio: 45 movimenti; l'8 luglio: 82 movimenti, il 9 luglio: 92 movimenti, fino a raggiunge i 100 movimenti nella giornata del 10 luglio; come quelli operati in aeroporti nazionali di media grandezza”.

Tanto basta, per dire che esistono tutte le premesse per la concreta realizzazione del progetto di sviluppo che si intende attuare con l'affidamento della gestione dello scalo.

### **L'Aeroporto dei Parchi**

L'aeroporto dei Parchi di L'Aquila si colloca, ad una altitudine di 671 m. sul livello del mare, in un'area agricola nei pressi della fraz. Preturo, ad Ovest della città; la zona, caratterizzata un tempo da un tessuto poco omogeneo fatto di edifici destinati a varie attività, è oggi inserita in una nuova realtà strutturale al servizio del comprensorio.

L'aeroporto è situato a circa 10 km dal centro storico, facilmente raggiungibile attraverso la strada SP33 Preturo-Coppito, la S.S. 80 e la nuova bretella via delle Fiamme gialle nei pressi della Caserma della Guardia di Finanza, a pochi chilometri dall'uscita “L'Aquila Ovest” dell'Autostrada A-24.

La costruzione dell'Aeroporto risale al 1968, quando il Comune di L'Aquila diede in concessione il terreno all'Aeroclub dell'Aquila, per dare inizio alla realizzazione della struttura aeroportuale.

La pista di volo è ubicata lungo la direttrice nord-sud del sedime aeroportuale; le infrastrutture (aerostazione, parcheggi, hangar, piazzale aeromobili,...) si sviluppano in posizione baricentrica ad est della pista.

Il sito si presenta con un'orografia pressoché pianeggiante.

Le aree oggetto di un primo ampliamento aeroportuale, di proprietà del Comune, sono ubicate all'interno dell'attuale sedime.



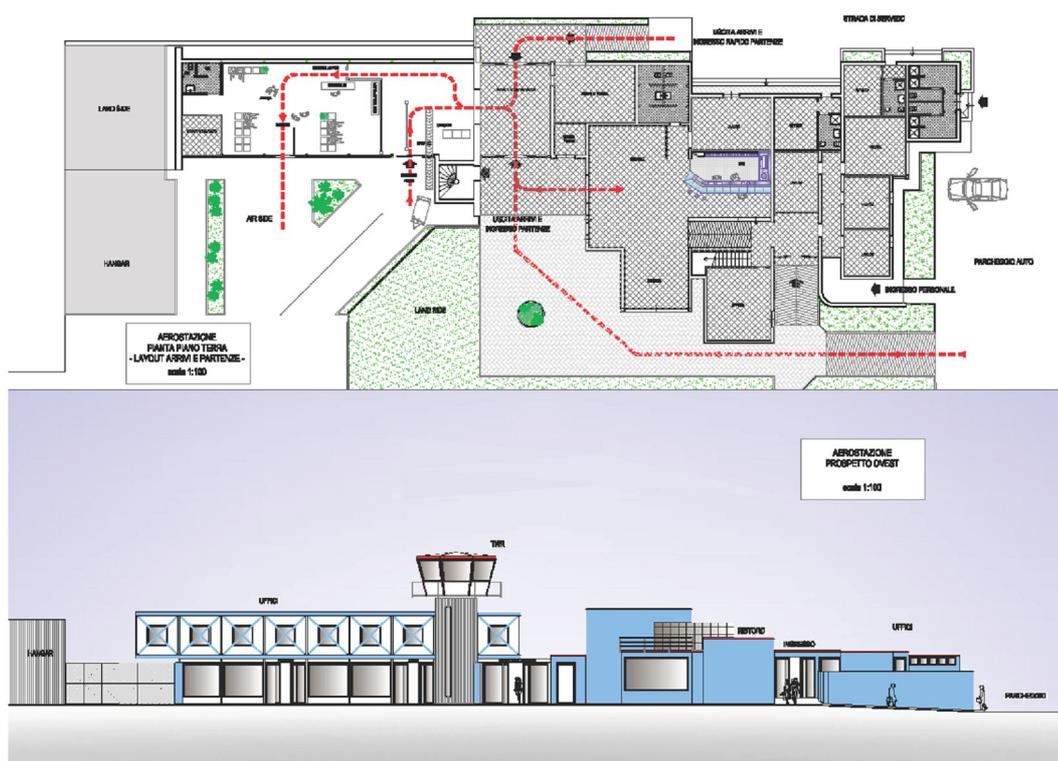
L'adeguamento dell'aerostazione, la sistemazione delle aree esterne, la sistemazione dell'impianto visivo campale, la recinzione che delimita Air Side e Land Side, costituiscono un primo step di interventi in grado di soddisfare le esigenze dei voli turistici ed i collegamenti commerciali.

La modifica che il Comune dell'Aquila sta realizzando sugli esistenti fabbricati, potrà consentire una contemporanea presenza nell'aerostazione di circa 50 persone.

La hall principale con la zona partenze e zona arrivi ospita tutti gli ambienti necessari allo svolgimento delle attività aeroportuali strettamente legate a imbarco, sbarco, accoglienza passeggeri e controllo bagagli.

Sono in corso le procedure per l'acquisto delle strumentazioni per la sicurezza ed il controllo dei passeggeri e dei bagagli, in parte sostenuto dalla Fondazione CARISPAQ, con un contributo già erogato di €20.000.

Sullo stesso piano, l'edificio a fianco, ospita gli uffici e il ristorante con vista lato pista di volo.



Aerostazione:	circa 140 mq
Bar-ristorante:	circa 120 mq
Parcheggio auto:	circa 1000 mq

L'ampio parcheggio antistante l'aerostazione, è in grado di accogliere sia le auto in sosta dei passeggeri che del personale in servizio, per un totale di circa 200 posti amplifiabili.

Vi sono inoltre spazi in grado di valorizzare la funzione ricettiva dell'aeroporto con soste bus, taxi, aree dedicate agli autonoleggi.

Con l'apertura al traffico di linea si può ipotizzare una movimentazione di circa 100 passeggeri al giorno su due direttrici (Milano e Roma), movimentazione raddoppiabile in periodo di alta stagione con voli a domanda, con una prevedibile movimentazione annua di 40.000 passeggeri con circa 750 movimenti ( un movimento = arrivo e partenza) di aeromobili.

Sarà cura della società di gestione valorizzare, implementare e migliorare le attività al fine di raggiungere e superare quanto ipotizzato.

L'intero progetto di sviluppo dell'aeroporto, sin dalle sue fasi iniziali, ha visto il diretto coinvolgimento dell'ENAC.+



I flussi finanziari in entrata e in uscita connessi alla gestione aeroportuale comprendono, per quanto concerne i primi: canoni, tasse e altre forme di pagamento per l'utilizzo della struttura e per eventuali servizi aggiuntivi offerti dal gestore (canoni di locazione, servizi, rimessaggi, tasse aeroportuali,...). Per quanto concerne i secondi, al netto delle spese destinate alla valorizzazione infrastrutturale ed impiantistica dell'aeroporto, è stata predisposta, a titolo esemplificativo, la sottostante tabella riferita alla stima dei costi per il corrente anno di gestione.

## STIMA COSTI ANNUALI GESTIONE AEROPORTO anno 2011

Apertura aeroporto: 365 giorni anno

Orario:

1 novembre – 31 gennaio	08.00-17.00	9 h
1 febbraio – 31 marzo	08.00-19.00	11 h
1 aprile – 30 settembre	08.00-20.00	12 h
1 ottobre – 31 ottobre	08.00-18.00	10 h

Servizi:

<b>Antincendio</b>		
Personale:	Aeroporto turistico	€ 165.000,00
	Supplemento per commerciale (3 ore al giorno)	€ 40.000,00
Mezzi:	Ammortamento manutenzione, carburante	8.000,00
<b>Torre AFIS</b>		
Personale:		€ 144.000,00
Apparati:	Manutenzione e ammodernamento	€ 15.000,00
<b>Apparati AVL</b>		
	Manutenzione + radio	€ 80.000,00
	Maggiorazione per giorni festivi	€ 30.000,00
<b>Rampa</b>		
Personale:		€ 36.000,00
Mezzi:	Ammortamento-manutenzione-carburante	€ 12.000,00
<b>Security</b>		
Personale:		€ 36.000,00
Apparati:	Ammortamento-manutenzione	€ 12.000,00
<b>Direzione, Assistenza Passeggeri, Biglietteria, etc.</b>		
Personale:		€ 110.000,00
Costi amministrativi:		€ 12.000,00
<b>Varie</b>		
	Energia elettrica, telefoni, riscaldamento, acqua, manutenzione aeroporto, aree video sorvegliate, imprevisti vari, etc.	€ 40.000,00
<b>Totale</b>		
Personale		€ 653.000,00
Manutenzione e mezzi		€ 87.000,00
<b><u>TOTALE</u></b>		<b>€ 740.000,00</b>

Gli investimenti futuri potrebbero migliorare e incrementare le attività, aumentando il numero dei passeggeri e di conseguenza il movimento degli aeromobili.

Un aeroporto di terzo livello, su territorio nazionale, non pareggia un bilancio di spese con la sola attività di volo, ma deve essere catalizzatore di attività collaterali propedeutiche e affini alle operazioni di volo, quali:

- Officine di manutenzione velivoli ed apparati aeronautici
- Centri di addestramento e simulatori di volo
- Centri di eccellenza per corsi master per applicare la cultura e la filosofia aeronautica in altri settori.

La filosofia e il metodo dei centri di eccellenza, potrebbe favorire l'uso dello scalo per l'organizzazione di corsi di qualificazione e controllo naviganti (steward e hostess), personale dedito all'assistenza tecnica e alla manutenzione.

La realizzazione di simili iniziative nell'Aeroporto dei parchi dell'Aquila oltre a rappresentare un fiore all'occhiello per il territorio avrebbe ricadute economiche importanti sull'indotto ( alberghi e strutture di accoglienza) e l'impiego di personale.

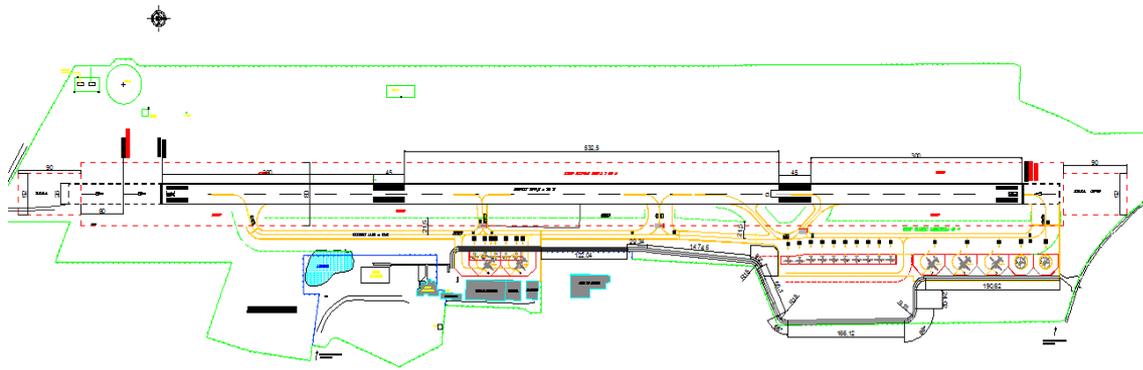
## **DATI TECNICI**

- Tipologia: Aeroporto per aviazione generale
- Classificazione ICAO: categoria 2B
- Area di sedime: circa 50 ettari
- Pista: lunghezza: m. 1410, larghezza: m. 26
- Pavimentazione: conglomerato bituminoso
- Orientamento pista: **18** (177°) / **36** (357°)
- Radioassistenza: NDB-DME
- Aiuti visivi: PAPI per pista 36 – impianto luci notte runway campale
- Hangar per AG mq. 1500
- Officina AG mq. 500

A seguito dei lavori eseguiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Provveditorato Interregionale alle OOPP per il Lazio-Abruzzo-Sardegna sono stati inoltrati all'ENAC i Certificati delle prove per la valutazione delle condizioni strutturali di regolarità e di aderenza della pavimentazione della pista di volo per riottenere un PCN uguale e superiore a quello risultante dal verbale di "Verifica tecnico operativa pista di volo 17/35", redatto in data 02.12.1999, che assegnava alla pista la seguente codificazione: **PCN 23 / F / D / Y / T**

Attualmente la pista di volo può consentire movimentazioni di velivoli del tipo: ATR72, ATR42, BAe146-100, BAe146-200, C130 militari e similari.

Al momento lo scalo ha tutte le potenzialità per i voli commerciali, come riportato nell'elaborato realizzato dall'ENAV - Area Operativa *Progettazione Spazi Aerei* in "**Configurazione AD e superfici di delimitazione ostacoli. Studio di fattibilità procedure strumentali di volo**" che dimostra che le procedure strumentali di avvicinamento diretto e circolari sono accettabili considerata la complessità dell'ambiente orografico circostante e la tipologia di radioassistenze attualmente presenti in loco.



I  
l  
tec  
nic  
o

Il Responsabile  
geom. Cinzia Morelli

ing. Mario Corridore