



OSSERVAZIONE ALLA CONSULTAZIONE PUBBLICA

Il terzo aeroporto del Lazio

Dossier conoscitivo e osservazione alla Valutazione Ambientale Strategica
(VAS n. 8657) del Piano Nazionale degli Aeroporti 2026-2035

Documento presentato nell'ambito della consultazione pubblica MASE-ENAC (4 agosto – 18 settembre 2026)

Comitato per l'Aeroporto di Latina

iniziativa civica e non partitica · aeroporto-latina.it

Il terzo aeroporto del Lazio: dossier conoscitivo e osservazione alla VAS n. 8657 del Piano Nazionale degli Aeroporti 2026-2035

Documento di osservazione presentato dal *Comitato per l'Aeroporto di Latina* nell'ambito della consultazione pubblica sulla Valutazione Ambientale Strategica del PNA 2026-2035 (procedura VAS n. 8657 – MASE)

Sintesi in una frase. Il PNA 2026-2035 conferma la necessità di un «terzo aeroporto laziale» prevalentemente low cost ma **non individua il sito**; la Direttiva 2001/42/CE impone di individuare, descrivere, valutare e comparare le *ragionevoli alternative* localizzative; il Comitato chiede pertanto che il Rapporto Ambientale della VAS espliciti dove e come tale comparazione è stata svolta e, in assenza, che sia condotta un'istruttoria comparativa pubblica in cui **Latina-Comani** sia inclusa a pieno titolo tra le alternative da valutare.

Indice

1. Frontespizio e sintesi esecutiva
2. Oggetto e legittimazione a partecipare
3. Il PNA 2026-2035 e il «terzo aeroporto del Lazio»
4. Il quadro giuridico della VAS e l'obbligo di comparare le ragionevoli alternative
5. L'osservazione principale del Comitato
6. Base di conoscenza: il sistema aeroportuale del Lazio
7. L'intermodalità: il criterio dirimente per il terzo scalo
8. Tabella comparativa Latina / Frosinone / Viterbo
9. Profilo ambientale comparato e sostenibilità
0. La compatibilità civile-militare come hard gate
1. Proposta di metodo: studio di fattibilità comparato e Comitato Tecnico
2. Registro delle fonti
3. Conclusioni e richieste puntuali al valutatore

1. Frontespizio e sintesi esecutiva

Ente proponente dell'osservazione: *Comitato per l'Aeroporto di Latina* — aggregazione civica, non partitica e in forma informale, di cittadini, professionisti e portatori di interesse del territorio pontino, che cura l'archivio documentale pubblico aeroportolatina.it. **Contatti:** comitato@aeroportolatina.it.

Destinatario (deposito dell'osservazione): **MASE** — Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali — Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS (procedura VAS n. 8657) — PEC va@pec.mase.gov.it.

Trasmessa per conoscenza a: - **ENAC** — Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (proponente del Piano), Protocollo generale; - **MIT** — Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari; - **ENAV S.p.A.** — Protocollo generale; - **Aeronautica Militare** — Stato Maggiore (Ministero della Difesa); - **Regione Lazio** — Giunta/Presidenza; Direzione reg. Trasporti, Mobilità e Tutela del territorio; Direzione reg. Lavori Pubblici e Infrastrutture; - **Consiglio regionale del Lazio**; - **Comune di Latina**; **Provincia di Latina**; - **Camera dei Deputati** — IX Commissione (Trasporti); **Senato della Repubblica** — 8ª Commissione (Ambiente, transizione

ecologica, energia, lavori pubblici); - **Camera di Commercio di Frosinone-Latina; Unindustria** (Confindustria); - **ART** — Autorità di Regolazione dei Trasporti; **ADR** — Aeroporti di Roma S.p.A.

(Elenco completo con le rispettive PEC nel rendiconto degli invii pubblicato su aeroportolatina.it.)

Procedura: Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del **Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) 2026-2035**, procedura n. 8657, fase 2 «Consultazione sul Piano e sul Rapporto Ambientale». Proponente: ENAC. Autorità competente: MASE. Consultazione pubblica: dal **4 agosto 2026** al **18 settembre 2026** (avviso pubblico ex art. 14 D.Lgs. 152/2006). Referente istruttorio indicato negli atti: Annamaria Maggiore (va-5@mase.gov.it).

Sintesi esecutiva (tesi del Comitato)

Il Comitato **non chiede** che la VAS «scelga Latina». Chiede qualcosa di più fondamentale e giuridicamente dovuto: che la scelta del sito del terzo aeroporto del Lazio – qualunque essa sia – sia il risultato di una **comparazione tecnica trasparente tra le ragionevoli alternative localizzative**, condotta sulla medesima base dati, con criteri pubblicati prima della valutazione, e non l'esito di una preferenza maturata al di fuori dell'istruttoria ambientale.

I fatti oggi pubblicamente verificabili sostengono questa richiesta:

- Il **PNA 2026-2035**, nel definire l'assetto ottimale del Lazio (Fiumicino + Ciampino + un terzo scalo prevalentemente low cost), **rinvia esplicitamente all'assetto già delineato dal PNA 2012 e non individua alcun sito** (né Latina, né Frosinone, né Viterbo). [Verificato sul testo ufficiale del Piano, § Sistema integrato aeroportuale Laziale, p. 78.](#)
- La narrativa pubblica che presenta un sito come «candidato naturale» già scelto dal Piano è, allo stato, **promoter-driven** e non trova riscontro nel testo del PNA.
- La **Direttiva 2001/42/CE (art. 5 e Allegato I)** e l'**art. 13 del D.Lgs. 152/2006** impongono che il Rapporto Ambientale individui, descriva e valuti le *ragionevoli alternative* e ne motivi la selezione, illustrando il metodo seguito.
- **Latina-Comani** presenta caratteristiche che ne fanno un'alternativa non solo ragionevole ma prioritaria da sottoporre a istruttoria: riuso di un sedime demaniale esistente, collocazione nel quadrante meridionale della regione (complementare a un eventuale scalo del quadrante nord), corridoio ferroviario Roma-Napoli già operativo e passante per la stazione di Latina.
- Tale preferenza **resta subordinata** alla dimostrazione di quattro condizioni: (a) compatibilità con l'attività del **70° Stormo** dell'Aeronautica Militare; (b) adeguatezza *airside* per traffico commerciale (aeromobili narrow-body, ICAO Code C); (c) capacità dello spazio aereo; (d) sostenibilità ambientale complessiva.

La conclusione operativa è una sola: **includere Latina-Comani tra le alternative valutate e valutarla con lo stesso rigore riservato agli altri siti.**

2. Oggetto e legittimazione a partecipare

2.1 Oggetto dell'osservazione

L'osservazione ha per oggetto la **completezza e adeguatezza del Rapporto Ambientale** della VAS n. 8657 con riferimento specifico all'obbligo di individuazione, descrizione, valutazione e comparazione delle *ragionevoli alternative* localizzative del «terzo aeroporto laziale» previsto dal PNA 2026-2035, ivi comprese Latina-Comani, Frosinone-Moscardini, Viterbo-Fabbri e l'alternativa zero (potenziamento dei soli Fiumicino e Ciampino).

2.2 Legittimazione

L'art. 14, comma 3, del [D.Lgs. 152/2006](#) stabilisce che «**chiunque**» può prendere visione della proposta di piano e del Rapporto Ambientale e presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi. La partecipazione del pubblico è, del resto, uno degli obiettivi qualificanti della Direttiva 2001/42/CE (considerando e art. 6) e della Convenzione di Aarhus. Il Comitato è pertanto pienamente legittimato a partecipare, sia come aggregazione di cittadini residenti nell'area potenzialmente interessata, sia come soggetto che apporta al procedimento una base conoscitiva documentale strutturata.

3. Il PNA 2026-2035 e il «terzo aeroporto del Lazio»

3.1 Cosa dice il Piano

Il Piano Nazionale degli Aeroporti 2026-2035, redatto da ENAC in collaborazione con la Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari del MIT e [pubblicato dal MIT il 15 luglio 2026](#) (ne ha dato notizia anche [l'ENAC](#)), definisce un elenco di 41 aeroporti di interesse nazionale organizzati in **sistemi integrati aeroportuali**. Tra questi figura il «**Sistema integrato aeroportuale Laziale (Fiumicino - Ciampino)**».

Nella sezione dedicata (§ *Sistema integrato aeroportuale Laziale*, p. 78 del testo ufficiale), il Piano afferma testualmente:

«L'assetto ottimale per il Lazio è quello delineato dal PNA 2012, che prevedeva un sistema basato sull'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino ed **un terzo aeroporto che si aggiunge ai due scali romani**. In questa configurazione, il terzo aeroporto laziale fungerà da scalo di supporto alla rete nazionale **orientato prevalentemente per le compagnie low cost**, confermando allo scalo di FCO una caratterizzazione e competitività per voli internazionali e intercontinentali [...], aumentando in tal modo la resilienza trasformativa del Sistema Laziale nel suo complesso.»

Il Piano indica inoltre, come interventi da attuare «nell'avverarsi delle condizioni che permettano di procedere in questa direzione», l'espansione di Fiumicino fino a 100 milioni di passeggeri (insieme a Ciampino) e, per Ciampino, l'introduzione futura di aerei regionali a basso impatto e *urban air mobility*.

3.2 Cosa il Piano NON dice

Il punto dirimente per la presente osservazione è il seguente: **nel testo del PNA 2026-2035 non compare l'individuazione del sito del terzo aeroporto laziale**. I nomi «Latina», «Frosinone» e «Viterbo» **non sono presenti** nella trattazione del sistema laziale (una verifica testuale sull'intero documento restituisce, per «Latina», unicamente occorrenze riferite ad «America Latina»). Il Piano si limita a:

1. confermare la necessità di un terzo scalo prevalentemente low cost;
2. rinviare all'«assetto ottimale» già delineato dal **PNA 2012**;
3. non pronunciarsi sulla localizzazione.

Ne discende che qualunque affermazione secondo cui il PNA 2026-2035 avrebbe «scelto» o «indicato come candidato naturale» un sito determinato è, allo stato, una **lettura interpretativa e promozionale**, non un contenuto del Piano. È significativo che tale narrativa sia stata rilanciata da soggetti promotori di uno specifico sito — ad esempio l'associazione APARF per Frosinone, ripresa da [TPI](#), [FrosinoneToday](#) e altre testate — proprio nella finestra della consultazione VAS. Questo rende ancora più necessaria un'istruttoria comparativa formale che sottragga la decisione alla pressione narrativa dei singoli territori.

3.3 Il rinvio al PNA 2012: un punto storico da non nascondere

Il rinvio del PNA 2026 al PNA 2012 impone onestà documentale. Il precedente Piano **aveva effettivamente svolto una comparazione** tra siti laziali e aveva selezionato **Viterbo**. Lo studio ENAC allegato al PNA 2012 lo dichiara espressamente:

«Le ipotesi esplorate in sede istituzionale, dopo ampia analisi, hanno portato all'individuazione dell'aeroporto di **Viterbo**, come sito con le migliori caratteristiche per svolgere il ruolo atteso rispetto agli altri siti individuati (**Frosinone, Guidonia, Latina e Rieti**).» — ENAC, *Le nuove infrastrutture aeroportuali programmate*, cap. 10-11, 2012 (PDF)

Quello studio dava inoltre conto dell'[Atto d'intesa programmatica MIT-Regione Lazio del 31 gennaio 2008](#), che individuava Viterbo quale sede dell'aeroporto civile destinato a delocalizzare il traffico di Ciampino.

Il dossier non finge il contrario. Ma il rinvio del 2026 a un'analisi del 2012 pone la **domanda decisiva** che questa osservazione solleva:

I presupposti tecnici, infrastrutturali e militari che nel 2012 portarono a preferire Viterbo sono ancora validi nel 2026?

Sono intervenuti fatti nuovi e rilevanti che nel 2012 non esistevano: l'insediamento a Viterbo del **72° Stormo** (polo elicotteristico interforze, 15 gennaio 2026); la costituzione a Frosinone del **66° Stormo** (scuola APR/droni, 18 giugno 2026); il progetto pubblico della **stazione AV Frosinone-MedioLatium** (2026); e la ridefinizione delle vocazioni civili di Viterbo in chiave *Regional Airport / Regional Air Mobility* anziché scalo commerciale di massa. Un rinvio del 2026 a un'istruttoria del 2012, senza aggiornarne i presupposti, sarebbe un vizio di adeguatezza del Rapporto Ambientale.

4. Il quadro giuridico della VAS e l'obbligo di comparare le ragionevoli alternative

4.1 Diritto dell'Unione: Direttiva 2001/42/CE

La [Direttiva 2001/42/CE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, stabilisce all'**art. 5, § 1**:

«Nel caso in cui sia necessaria una valutazione ambientale ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, deve essere redatto un rapporto ambientale in cui siano **individuati, descritti e valutati gli effetti significativi** che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente **nonché le ragionevoli alternative** alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma. L'allegato I riporta le informazioni da fornire a tale scopo.»

L'**Allegato I** precisa, tra le informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, alla lettera **h**):

«una sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate [...]»

Ne deriva un obbligo giuridico duplice e non eludibile: (1) individuare e valutare le *ragionevoli alternative*; (2) **motivare** la scelta tra di esse e descrivere il *metodo* seguito. La giurisprudenza della Corte di Giustizia UE e la prassi VAS interpretano le «ragionevoli alternative» come alternative realistiche in grado di conseguire gli obiettivi del piano, incluse — dove pertinenti — le alternative localizzative e l'alternativa zero.

4.2 Diritto interno: D.Lgs. 152/2006

Il [D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152](#) («Codice dell'ambiente») recepisce la Direttiva. L'**art. 13** disciplina la redazione del Rapporto Ambientale, che «costituisce parte integrante del piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione»; il comma 4 richiama espressamente le informazioni di cui all'**Allegato VI** del decreto, la cui **lettera h**) riproduce l'obbligo di dar conto delle ragioni della scelta delle alternative e del metodo di valutazione. Gli artt. 14 e 15 disciplinano la consultazione pubblica e la valutazione delle osservazioni nel parere motivato.

4.3 La conseguenza per la presente VAS

Poiché il PNA 2026-2035 **impone** un terzo aeroporto laziale ma **non ne individua il sito**, la localizzazione è, a tutti gli effetti, una **decisione ancora aperta** che ricade nell'ambito della VAS. Le alternative localizzative del terzo scalo sono quindi «ragionevoli alternative» ai sensi dell'art. 5 della Direttiva, e come tali **devono** essere individuate, descritte, valutate e comparate nel Rapporto Ambientale, con esplicitazione dei criteri e del metodo. È esattamente su questo che verte l'osservazione principale.

5. L'osservazione principale del Comitato

Il Comitato formula la seguente **richiesta puntuale** al valutatore (MASE / Commissione VIA-VAS) e al proponente (ENAC):

Si chiede di indicare puntualmente in quale elaborato, capitolo e pagina del Rapporto Ambientale della VAS n. 8657 siano state individuate, descritte, valutate e comparate le ragionevoli alternative localizzative del terzo aeroporto del Lazio previsto dal PNA 2026-2035 e, in particolare:

- **Latina-Comani** (riuso di sedime militare esistente, quadrante sud);
- **Frosinone-Moscardini** (quadrante sud-est, sedime militare);
- **Viterbo-Fabbri** (quadrante nord, sedime militare);
- **l'alternativa zero / potenziamento dei soli Fiumicino e Ciampino;**

specificando per ciascun sito i criteri adottati, gli indicatori, i dati di base, i pesi attribuiti e le ragioni dell'eventuale esclusione preventiva.

5.1 Precisazione metodologica (onestà probatoria)

Il Comitato **non afferma** che tale comparazione sia assente dal Rapporto Ambientale. Alla data della presente osservazione il Comitato non ha potuto estrarre e analizzare integralmente l'intero corpus documentale della procedura VAS n. 8657 (che consta di **oltre 60 elaborati**). La richiesta è pertanto formulata come **istanza di puntuale localizzazione documentale**: se la comparazione esiste, se ne indichi la collocazione esatta; se non esiste, o è svolta in modo generico o meramente qualitativo, se ne prenda atto e si integri il Rapporto Ambientale con una comparazione localizzativa completa **prima** dell'approvazione del Piano.

5.2 Esiti alternativi della richiesta

Esito della verifica sul Rapporto Ambientale	Conseguenza richiesta
La comparazione localizzativa esiste ed è completa (criteri, indicatori, dati, pesi, motivazioni)	Se ne pubblichi la collocazione (elaborato/capitolo/pagina) e i dati grezzi, per consentire il controllo pubblico
La comparazione è presente ma generica o solo qualitativa	Si integri con un'analisi multicriteri quantitativa e un'analisi costi-benefici, con analisi di sensitività
La comparazione è assente (il sito è rinviato a fasi successive)	Si dia atto che la localizzazione è decisione aperta e la si sottoponga a istruttoria comparativa pubblica con Latina-Comani inclusa a pieno titolo

6. Base di conoscenza: il sistema aeroportuale del Lazio

Il Lazio dispone oggi di due aeroporti commerciali (Fiumicino e Ciampino) e di un articolato demanio aeroportuale militare. Il documento regionale «**Il Sistema Aeroportuale**», allegato al PRMTL 2022, classifica tra gli **scali militari** del Lazio Viterbo, Frosinone, **Latina**, Pratica di Mare, Furbara e Guidonia.

6.1 Latina — Aeroporto militare «Enrico Comani»

Voce	Dato	Fonte / stato
Denominazione	Aeroporto militare «Enrico Comani» (già «Aeroporto di Littoria», inaug. 28 marzo 1938)	Wikipedia
Sedime	Demanio militare, gestione Aeronautica Militare	corpus, EV-INFRA-001
Pista	Unica, asfalto, 1.700 m × 40 m , orientamento 12/30, quota 28 m; operazioni VFR	Wikipedia
Uso militare 2026	70° Stormo — scuola di volo basico ad ala fissa, pienamente operativa; velivoli SF-260EA / simulatori T-260B; ammodernamento in corso dal 2015	Aeronautica Militare – 70°

Voce	Dato	Fonte / stato
		Stormo
Altri usi	Aeroclub, elisoccorso 118, voli di Stato	corpus, EV-INFRA-001
Accessibilità ferroviaria	Ferrovia già esistente : stazione di Latina sulla dorsale Roma-Napoli , ~ 35 min con Intercity (Regionale ~39 min) verso Roma Termini. Lo scalo dista ~3 km / ~ 5 min di navetta dalla stazione → tempo intermodale ~40 min aeroporto-Roma Termini, operativo da subito	Trenitalia / RFI
Distanza stazione-aeroporto	Stazione di Latina Scalo a ~ 3,1 km (geodetica) dall'ARP; NON «500 m» (vedi § 10)	stima geodetica
Distanza da Roma	~70 km da Roma; ~96 km da Fiumicino, ~81 km da Ciampino	corpus, EV-2020-002
Stato civile	Nessun uso civile commerciale operativo ; solo ipotesi/pre-fattibilità	corpus, EV-2025-002

Storia del dibattito (sintesi). L'idea di un uso civile del Comani risale al 1995-96 (proposta [Paride Martella](#), Provincia di Latina) ed è la più risalente del sistema laziale; già il **3 dicembre 1996** il [Senato](#) discuteva emendamenti alla finanziaria per dare «priorità alla progettazione e realizzazione dell'aeroporto di Latina, quale scalo ausiliario e complementare a quelli di Fiumicino e di Ciampino». Seguono lo studio di fattibilità della [Camera di Commercio di Latina \(2007\)](#), la [Mozione regionale n. 42/2018](#) (Califano-Forte), la mozione bipartisan [Forte-Simeone \(2020\)](#), l'[interrogazione Fazzone \(2019\)](#). La cronistoria completa (22 eventi, 1938-2026) è in [aeroportoolatina.it](#).

Posizioni istituzionali recenti (chiaroscuro, riportato per onestà NPOV). Il presidente della Regione Francesco Rocca ha avuto una posizione mutevole: [apertura condizionata al Forum del Turismo \(feb. 2025\)](#) («mi piace l'idea di avere l'aeroporto a Frosinone o a Latina però poi ci deve essere un mercato»), poi orientamento verso la quarta pista di Fiumicino (2025/2026). Si segnala inoltre la notizia, riportata da [Latina Oggi](#), di un'esclusione di Latina dal dossier ENAC: **la fonte primaria di tale posizione non è stata reperita** e va acquisita (vedi § 11) prima di poterla trattare come fatto.

6.2 Frosinone — Aeroporto militare «Girolamo Moscardini»

Voce	Dato	Fonte / stato
Sedime	Demanio militare, aeroporto «Girolamo Moscardini»	Aeronautica Militare
Uso militare 2026	66° Stormo costituito il 18 giugno 2026 — scuola di volo interforze per Aeromobili a Pilotaggio Remoto (APR/droni); dal 15 giugno 2026 ospita il Centro di eccellenza APR già di Amendola	Aeronautica Militare; Difesa Online
Presenza 72° Stormo	Il 72° Stormo (elicotteri) mantiene a Frosinone «continuità manutentiva e presenza strategica» durante il trasferimento a Viterbo (2026-2028)	Aeronautica Militare
Accessibilità stradale	Autostrada A1; buona connessione viaria	FrosinoneToday
Accessibilità ferroviaria attuale	Stazione di Frosinone su linea Roma-Cassino-Napoli; ~ 73 min verso Roma Termini	Trenitalia
Accessibilità ferroviaria futura	Tutta da costruire : nuova stazione AV Frosinone-MedioLatium sulla Roma-Napoli AV/AC (~ 125 M€ , PFTE 2026, cantieri ~2030, fine ~2033). Anche a opera conclusa servirà comunque una navetta stazione-aeroporto , non ancora prevista	FS News; AGI; Il Messaggero
Stato progettuale	Pre-fattibilità (come Latina), con forte campagna promozionale dell'associazione APARF ; nessuna individuazione nel PNA né validazione aeroportuale pubblica	aeroportoodifrosinone.it

Nota critica (neutrale). Il progetto di Frosinone gode di un forte vantaggio *prospettico* (A1 + futura AV MedioLatium) e di un'intensa campagna promozionale. Restano però due elementi di fatto: (1) il Moscardini **non è un sedime**

militarmente liberato — al contrario, il 2026 vi ha visto *nascere* il 66° Stormo e permanere presenza del 72° Stormo; (2) parte della narrativa aeroportuale è *promoter-driven* e va tradotta in documentazione pubblica verificabile: non risulta alcuna individuazione di Frosinone nel PNA né una validazione aeroportuale pubblica; (3) lo stato progettuale di Frosinone è di **pre-fattibilità, come quello di Latina**, e la sua futura accessibilità ferroviaria AV è **ancora tutta da realizzare**.

6.3 Viterbo — Aeroporto militare «Tommaso Fabbri»

Voce	Dato	Fonte / stato
Sedime	Demanio militare, aeroporto «Tommaso Fabbri», ~3 km a NO di Viterbo, >250 ha	ENAC 2012
Uso militare 2026	72° Stormo insediato il 15 gennaio 2026 — polo elicotteristico interforze; trasferimento da Frosinone in tre anni (2026-2028)	Aeronautica Militare; Aviation Report
Investimento civile ENAC	~1 M€ (2023), poi programma fino a ~2 M€; finalità dichiarata Regional Airport / aviazione generale / Regional Air Mobility , non scalo commerciale di massa	ENAC; Comune di Viterbo; Tusciaweb
Maturità amministrativa	La più elevata tra i tre: già selezionato dal PNA 2012 e oggetto di atti d'intesa MIT-Regione (2008)	ENAC 2012
Accessibilità ferroviaria attuale	Linee FR3 e via Orte; Viterbo Porta Fiorentina ~100 min verso Roma Termini (accessibilità debole)	Trenitalia
Tensione d'uso 2026	Contemporanea, ingente espansione del polo militare elicotteristico che concorre con l'uso civile commerciale di massa	Aeronautica Militare

Nota critica (neutrale). Viterbo è il concorrente **amministrativamente più maturo** e il Comitato lo riconosce espressamente. Tuttavia la sua maturità riguarda principalmente il modello *Regional Airport / Regional Air Mobility* e l'aviazione generale, **non** un aeroporto commerciale low cost da milioni di passeggeri; a ciò si aggiungono la debole accessibilità ferroviaria attuale verso Roma e la contemporanea espansione del polo militare elicotteristico. I presupposti del 2012 vanno perciò rivalutati alla luce del 2026.

6.4 Alternativa zero: potenziamento dei soli Fiumicino e Ciampino

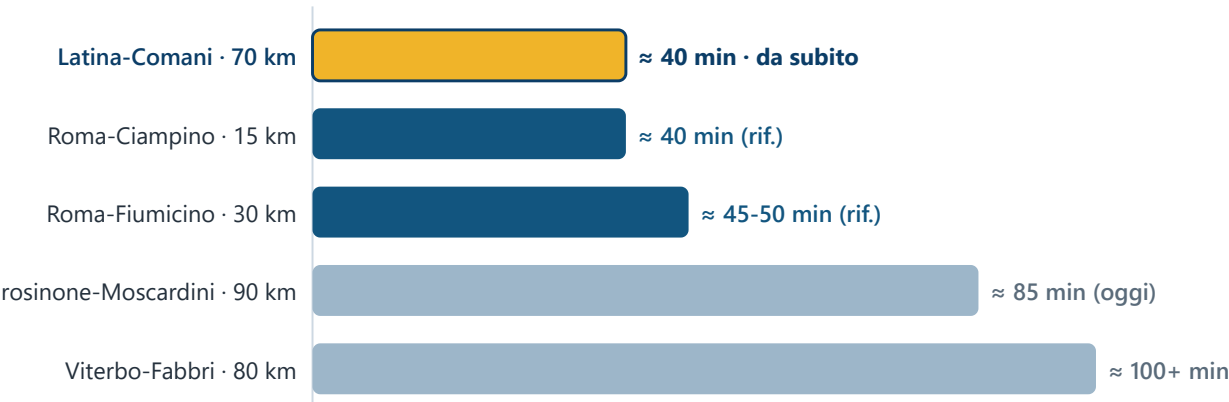
Lo stesso PNA 2026 prevede per Fiumicino l'espansione fino a **100 milioni di passeggeri** (con Ciampino) e per Ciampino l'introduzione futura di aerei regionali a basso impatto e *urban air mobility*. L'alternativa zero (nessun terzo scalo, tutto il carico sul sistema Fiumicino-Ciampino) **è una ragionevole alternativa ai sensi dell'art. 5** e va valutata: capacità residua, vincoli ambientali di Ciampino (che il Piano stesso riconosce), sostenibilità dell'espansione di Fiumicino, effetti sull'accessibilità e sulle emissioni. La sua valutazione è il termine di paragone indispensabile per giustificare *qualunque* terzo scalo.

7. L'intermodalità: il criterio dirimente per il terzo scalo

Per un aeroporto ciò che conta davvero — per il passeggero e per il territorio — non è la distanza geografica da Roma, ma il **tempo intermodale complessivo "porta-a-città"**: aeroporto → prima stazione → Roma Termini. È l'accessibilità *reale* a determinare l'attrattività di uno scalo e la sua sostenibilità, ed è un obiettivo qualificante dello stesso PNA (intermodalità ferro-aria). **Su questo criterio dirimente, Latina-Comani è in ogni scenario la scelta migliore.**

Latina dispone **già oggi** di ciò che agli altri candidati manca: una **ferrovia esistente** (dorsale Roma-Napoli), una **stazione a ~3 km / ~5 minuti di navetta** dallo scalo e un servizio **Intercity a ~35 minuti** da Roma Termini. Il tempo intermodale complessivo è di **circa 40 minuti, operativo da subito e senza nuove grandi opere.**

Tempo intermodale aeroporto → Roma Termini (navetta + treno)



Tempi intermodali complessivi (navetta fino alla prima stazione + treno). Frosinone: valore odierno; l'AV MedioLatium è prevista solo dal ~2033.

Aeroporto	Distanza da Roma	Prima stazione (navetta)	Treno → Roma Termini	Tempo intermodale	Disponibilità
Latina-Comani	~70 km	Latina Scalo · ~5 min	~35 min (Intercity)	≈ 40 min	da subito
Roma-Ciampino (rif.)	~15 km	in loco · bus	~30 min	≈ 40 min	esistente
Roma-Fiumicino (rif.)	~30 km	in aerostazione	32 min (Leonardo Express)	≈ 45-50 min	esistente (+ lunghi trasferimenti a piedi)
Frosinone-Mosccardini	~90 km	Frosinone · navetta da istituire	~73 min	≈ 85 min	solo AV dal ~2033
Viterbo-Fabbri	~80 km	via Orte/FR3	~100 min	≈ 100+ min	esistente (debole)

Perché la soluzione di Latina è strutturalmente superiore. Il vero fabbisogno di un terzo scalo è una **navetta rapida verso una linea ferroviaria già capiente e frequente**: Latina lo offre oggi, sulla dorsale Roma-Napoli servita da Intercity e regionali. L'unica risposta di Frosinone — la **futura stazione AV MedioLatium, non prima del ~2033** — non elimina il problema di prossimità (servirebbe **comunque** una navetta stazione-aeroporto, oggi non prevista) e, soprattutto, **immetterebbe nuovi treni sulla dorsale Alta Velocità Roma-Napoli, tra le più congestionate d'Italia**, sottraendo capacità a un asse strategico invece di sfruttare i collegamenti regionali e passanti **già esistenti**. Dove serve una **navetta rapida su rete esistente**, Frosinone propone una **grande opera AV lontana nel tempo e potenzialmente congestionante**; Latina realizza il modello intermodale corretto **subito e a costi contenuti**.

8. Tabella comparativa Latina / Frosinone / Viterbo

Tabella di sintesi comparativa a fini di trasparenza istruttoria; i tempi ferroviari indicati riflettono l'offerta attuale.

Criterio	Latina-Comani	Frosinone-Mosccardini	Viterbo-Fabbri
Quadrante regionale	Sud	Sud-est	Nord
Sedime	Militare esistente	Militare esistente	Militare esistente (>250 ha)
Pista attuale	1.700 × 40 m, VFR		pista principale + secondaria; ~1.500 m certificabili civili
Adeguabilità <i>airside</i> Code C	Da dimostrare	Da dimostrare	Oggetto di programma ENAC (Regional)

Criterio	Latina-Comani	Frosinone-Moscardini	Viterbo-Fabbri
Uso militare 2026	70° Stormo attivo (scuola volo basico ala fissa)	66° Stormo costituito 18/6/2026 (APR) + presenza 72°	72° Stormo insediato 15/1/2026 (elicotteri interforze)
Sedime «liberato»?	No (70° operativo)	No (66° neocostituito)	No (72° in insediamento)
Accessibilità ferroviaria attuale	Ferrovia già esistente : Roma-Napoli, stazione Latina, ~35 min IC + ~10 min di navetta dallo scalo	Stazione Frosinone (Roma-Cassino) ~73 min, distante dallo scalo: serve una navetta	FR3/via Orte; ~100 min (debole)
Tempo intermodale aeroporto→Roma (oggi)	≈ 45 min (navetta 10' + Intercity 35'), operativo da subito	~73 min di treno + navetta ancora da istituire; l'AV solo dopo il ~2033	~100+ min
Accessibilità ferroviaria futura	Nessuna grande opera necessaria (stazione già a ~3 km)	AV MedioLatium tutta da costruire (~125 M€, fine ~2033) + navetta stazione-scalo da realizzare	Interventi FR3 previsti (storici)
Distanza da Roma	~70 km	~85-90 km	~80 km
Maturità amministrativa	Bassa (pre-fattibilità)	Bassa (pre-fattibilità, come Latina) ; forte promozione dell'associazione APARF	Alta (PNA 2012 + intese 2008)
Investimenti pubblici noti / fabbisogno	Nessuno recente confermato; il riuso richiede interventi contenuti	Fabbisogno molto maggiore : ~125 M€ per la sola nuova ferrovia AV (non per lo scalo) + opere aeroportuali + navetta	ENAC ~1→2 M€ per uso civile (finalità <i>Regional</i>)
Vincoli ambientali	Da valutare (pianura pontina)	Da valutare	Contesto termale/agricolo/archeologico segnalato nel 2012
Riconoscimenti/claim	—	— (forte promozione APARF)	Modello <i>Regional Airport</i> ENAC
Vocazione coerente col PNA (low cost di massa)	Da dimostrare	Da dimostrare	Dichiarata Regional/RAM, non massa

Lettura sintetica. Nessuno dei tre siti è oggi un sedime militarmente liberato; tutti e tre richiedono un *hard gate* di compatibilità civile-militare. Latina ha il vantaggio dell'accessibilità ferroviaria **attuale** più rapida e della collocazione nel quadrante sud; Frosinone ha il vantaggio **prospettico** dell'AV; Viterbo ha il vantaggio della **maturità amministrativa** ma una vocazione dichiarata (Regional/RAM) non coincidente con lo scalo low cost di massa richiesto dal PNA. Solo una comparazione multicriteri con dati omogenei può ordinare questi vantaggi eterogenei.

9. Profilo ambientale comparato e sostenibilità (nel merito della VAS)

Trattandosi di una Valutazione Ambientale Strategica, la scelta del terzo scalo va valutata anche — e soprattutto — sotto il profilo degli **effetti ambientali**. Il Comitato segnala gli elementi che, nel merito ambientale, depongono a favore di Latina e chiede che il Rapporto Ambientale li **compari esplicitamente e con i medesimi indicatori** tra i tre siti.

- **Consumo di suolo.** Latina riutilizza un **sedime aeroportuale demaniale già esistente** (pista, aree, servizi): l'impronta di nuovo consumo di suolo è **minima** rispetto a soluzioni che richiedono nuove grandi opere (a Frosinone la nuova stazione AV MedioLatium e i relativi cantieri comportano consumo di suolo e opere aggiuntive). Il riuso è coerente con l'obiettivo di **contenimento del consumo di suolo** (Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e obiettivi UE).

- **Intermodalità ed emissioni.** L'accessibilità su **ferrovia esistente** (navetta ~5 min + Intercity, ~40 min per Roma Termini) minimizza le emissioni dell'adduzione terrestre rispetto a modelli auto-dipendenti, sfruttando la dorsale Roma-Napoli **già in esercizio** senza nuove infrastrutture.
- **Rumore e ricettori.** L'impatto acustico va valutato sui ricettori nell'intorno di ciascun sedime; a Latina l'attività di volo è già presente e regolamentata. Il Rapporto Ambientale deve confrontare la **popolazione esposta** nei tre scenari.
- **Aree protette e Rete Natura 2000.** Ogni sito va verificato rispetto alla prossimità di aree protette e siti Natura 2000: per il quadrante pontino la relazione con il **Parco Nazionale del Circeo** e le zone umide costiere; per Viterbo il contesto termale/agricolo/archeologico già segnalato nel PNA 2012. Il Comitato chiede una **Valutazione di Incidenza (VIncA) comparata**.
- **Rischio idrogeologico, paesaggio, archeologia.** Vanno comparati i vincoli idrogeologici, paesaggistici e archeologici dei tre sedimi, con la relativa incidenza sui costi e sui tempi di realizzazione.
- **Monitoraggio.** Il Rapporto Ambientale deve prevedere **indicatori e un piano di monitoraggio** degli effetti (aria, rumore, suolo, acque, biodiversità), resi pubblici e verificabili.

Conclusione ambientale. Il **riuso di un'infrastruttura esistente, già connessa alla rete ferroviaria** (Latina), è in linea di principio l'opzione a **minore impatto marginale** — minor consumo di suolo, minori opere, adduzione su ferro esistente. Ma il Comitato non lo dà per acquisito: chiede che tale conclusione sia **dimostrata con una comparazione ambientale sui medesimi indicatori** per tutti i siti, esplicitata nel Rapporto Ambientale della VAS.

10. La compatibilità civile-militare come *hard gate*

Poiché tutti e tre i siti sono sedimi militari attivi, la **compatibilità civile-militare** è il primo cancello eliminatorio (*hard gate*) di qualunque valutazione seria. Per Latina, ciò significa che prima di dichiarare fattibile uno scalo commerciale occorre una **simulazione congiunta Aeronautica Militare – ENAC – ENAV** che risponda ad almeno i seguenti quesiti:

Ambito	Quesito da porre alla simulazione
Attività addestrativa 70° Stormo	Numero e distribuzione oraria dei movimenti addestrativi, circuiti, <i>touch-and-go</i> ; compatibilità con slot commerciali
Capacità di pista	Movimenti/ora sostenibili con traffico misto; separazioni; effetti dei <i>touch-and-go</i> sulla capacità
Regole di volo	Transizione da operatività prevalentemente VFR a operatività IFR per traffico commerciale; procedure strumentali
Spazio aereo	Capacità dello spazio aereo del quadrante sud del Lazio, interazioni con FCO/CIA e con Pratica di Mare/Grazzanise
Scenari di crescita	Movimenti civili crescenti (scenari bassi/medi/alti) e soglia di incompatibilità con la scuola di volo
Coesistenza vs. delocalizzazione	Ipotesi a confronto: coesistenza civile-militare; ricollocazione parziale dell'attività militare; dual-use regolato

La medesima batteria di quesiti va posta, *mutatis mutandis*, a Frosinone (66° Stormo APR + 72° residuo) e Viterbo (72° Stormo elicotteristico). **Nessun promotore privato può ricostruire dall'esterno questi dati:** essi sono nella disponibilità esclusiva dell'Aeronautica Militare, di ENAC e di ENAV, e devono entrare nell'istruttoria pubblica.

11. Proposta di metodo: studio di fattibilità comparato e Comitato Tecnico

Il Comitato propone che la localizzazione sia decisa attraverso un **Comitato Tecnico per il Terzo Aeroporto del Lazio**, con procedura pubblica e verificabile.

La proposta centrale del Comitato: un unico studio di fattibilità comparato. Lo Stato (MIT/ENAC) e la Regione Lazio commissionino a soggetti terzi indipendenti **un solo studio di fattibilità comparato** su tutti i siti candidati — Latina-Comani, Frosinone-Moscardini, Viterbo-Fabbri e l'alternativa zero — **a parità di budget e di perimetro di analisi per ciascun sito**, con il **100% del lavoro tecnico reso pubblicamente disponibile** (dati grezzi, assunzioni, modelli, elaborati, punteggi) e i cui **risultati siano a loro volta sottoposti a consultazione pubblica**. È l'unico modo per spostare la scelta del terzo scalo del Lazio dalle pressioni politiche e dalle campagne promozionali a **risultanze tecniche verificabili da chiunque**, mantenendo il dibattito il meno politicizzato e il più fattuale possibile. Il Comitato è convinto che, applicato con rigore e a parità di condizioni, un simile studio confermerebbe la priorità di Latina; ma **chiede la correttezza della procedura, non un esito prestabilito**.

L'attuazione operativa di questo principio segue la sequenza:

1. **Criteri pubblicati PRIMA della valutazione.** Elenco di criteri, indicatori e pesi resi pubblici *prima* di raccogliere i dati, per impedire che i criteri siano ritagliati sul vincitore desiderato.
2. **Stessa richiesta dati ai tre siti.** Identica *data request* a Latina, Frosinone e Viterbo (e all'alternativa zero), su sedime, *airside*, spazio aereo, accessibilità, ambiente, costi.
3. **Data room pubblica.** Pubblicazione di dati grezzi, assunzioni e fonti, accessibili a chiunque.
4. **Conflitti d'interesse dichiarati.** Incompatibilità e interessi economici (gestori, developer, associazioni promotrici, premi privati) dichiarati e valutati.
5. **Hard gates eliminatori.** Compatibilità civile-militare, capacità spazio aereo, adeguabilità *airside* Code C, sostenibilità ambientale: chi non li supera esce, a prescindere dal punteggio.
6. **MCDA + analisi costi-benefici.** Analisi multicriteri quantitativa affiancata da un'analisi costi-benefici secondo le [linee guida MIT per la valutazione degli investimenti](#).
7. **Analisi di sensitività.** Verifica di robustezza dei risultati al variare di pesi e assunzioni.
8. **Pubblicazione di dati grezzi e punteggi.** Non solo la graduatoria finale, ma i dati e i calcoli sottostanti.
9. **Peer review esterna.** Revisione indipendente (università, enti terzi) del metodo e dei risultati.
0. **Solo DOPO la scelta tecnica → governance realizzativa.** Unità di missione e Commissario straordinario intervengono *dopo* la scelta tecnica del sito, per accelerarne la realizzazione — **non** per predeterminarne politicamente il vincitore.

Questo metodo è neutrale rispetto all'esito: se applicato correttamente, potrebbe anche non premiare Latina. Il Comitato lo accetta, perché ciò che chiede è la **correttezza della procedura**, non un risultato prestabilito.

12. Registro delle fonti

12.1 Fonti istituzionali primarie — Piano e VAS

- MIT — [Proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti 2026-2035](#)
- MIT — [PNA 2026-2035, testo definitivo \(PDF, 15 luglio 2026\)](#)
- ENAC — [Pubblicato sul sito del MIT il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti](#)
- MASE — [VAS PNA, scheda Info procedura 8657](#)
- MASE — [VAS PNA, Documentazione \(elaborati\)](#)
- MASE — [VAS PNA, avvio consultazione \(notizia\)](#)
- MASE — [Commissione VIA e VAS](#)
- ENAC — [Le nuove infrastrutture aeroportuali programmate, PNA 2012, cap. 10-11 \(PDF\)](#)

12.2 Fonti giuridiche

- EUR-Lex — [Direttiva 2001/42/CE \(VAS\)](#)

- MASE — Testo Direttiva 2001/42/CE (PDF)
- Normattiva — D.Lgs. 152/2006 (Codice dell'ambiente)
- Normattiva — D.Lgs. 33/2013 (trasparenza / accesso civico)
- Normattiva — L. 241/1990 (procedimento amministrativo / accesso agli atti)

12.3 Difesa e Aeronautica Militare

- Aeronautica Militare — 66° Stormo, costituzione a Frosinone (18 giugno 2026, APR)
- Difesa Online — 66° Stormo Frosinone (18/6/2026)
- Aeronautica Militare — 72° Stormo, insediamento a Viterbo (15 gennaio 2026)
- Aviation Report — 72° Stormo a Viterbo
- Aeronautica Militare — 70° Stormo (Latina), scuola di volo basico

12.4 Ferrovie e accessibilità

- FS News — Nuova stazione Frosinone AV-MedioLatium
- AGI — Stazione AV Frosinone, lavori forse nel 2030
- Il Messaggero — Stazione AV Frosinone, opera entro il 2033
- Fanpage — Stazione AV Frosinone da 125 milioni
- RFI · Trenitalia

12.5 ENAC / Regione Lazio / enti locali

- ENAC — Aeroporto di Viterbo: nuovo modello di Regional Airport
- Comune di Viterbo — Finanziamento ENAC aeroporto civile
- Regione Lazio — «Il Sistema Aeroportuale» (PRMTL 2022, PDF)
- Consiglio Regionale del Lazio — Mozione 42/2018
- Senato della Repubblica — Boll. 69, Commissioni 5ª e 6ª riunite (3/12/1996)
- Piano Mobilità Lazio

12.6 Rassegna stampa (selezione; corpus completo in aeroporto-latina.it)

- Il Caffè — Un aeroporto internazionale a Latina, la politica ci riprova
- Latina Today — Rocca e l'aeroporto civile
- Latina Oggi — «Enac, pietra tombale sull'aeroporto civile»
- Il Faro Online — Interrogazione Fazzone (2019)
- Il Messaggero — Mozione Forte-Simeone (2020)
- Latina Quotidiano — La «bufala» dell'aeroporto civile
- FrosinoneToday — APARF e candidatura Frosinone
- TPI — Frosinone candidata naturale
- Tusciaweb — 2 milioni per l'aeroporto di Viterbo
- Wikipedia — Aeroporto di Latina

12.7 Corpus documentale del Comitato

- aeroporto-latina.it — archivio pubblico: 22 eventi (1938-2026), 19 atti istituzionali, 20 stakeholder, 112 articoli da 38 testate; registro dei documenti «da reperire».

13. Conclusioni e richieste puntuali al valutatore

Sulla base di quanto sopra, il *Comitato per l'Aeroporto di Latina* chiede al MASE (autorità competente), alla Commissione VIA-VAS e a ENAC (proponente) di:

1. **Indicare** in quale elaborato, capitolo e pagina del Rapporto Ambientale della VAS n. 8657 sono state individuate, descritte, valutate e comparate le ragionevoli alternative localizzative del terzo aeroporto laziale (Latina-Comani, Frosinone-Moscardini, Viterbo-Fabbri, alternativa zero), con criteri, indicatori, dati, pesi e ragioni di eventuale esclusione.
2. **Integrare** il Rapporto Ambientale, ove tale comparazione manchi o sia generica, con un'analisi multicriteri quantitativa e un'analisi costi-benefici, corredate di analisi di sensitività, **prima** dell'approvazione del Piano.
3. **Includere Latina-Comani** a pieno titolo tra le alternative valutate, con lo stesso rigore riservato agli altri siti.
4. **Aggiornare i presupposti** dell'assetto laziale rispetto al 2012, dando conto dei fatti nuovi 2026 (66° Stormo a Frosinone, 72° Stormo a Viterbo, AV MedioLatium, vocazione Regional di Viterbo).
5. **Trattare la compatibilità civile-militare come hard gate** per tutti i siti, richiedendo la simulazione congiunta AM-ENAC-ENAV.
6. **Adottare un metodo pubblico e verificabile** (criteri pubblicati prima, data room, dichiarazione conflitti d'interesse, dati grezzi e punteggi, peer review), riservando l'eventuale commissariamento alla sola fase realizzativa successiva alla scelta tecnica del sito.
7. **Rispondere puntualmente** alle presenti osservazioni nel parere motivato ex art. 15 D.Lgs. 152/2006.

Il Comitato ribadisce che non chiede un esito predeterminato, ma una **istruttoria comparativa equa e trasparente**. Sulla base dei dati oggi pubblicamente verificabili, ritiene che Latina-Comani meriti di essere considerata l'alternativa prioritaria da sottoporre a tale istruttoria — subordinatamente alla dimostrazione della compatibilità con il 70° Stormo, dell'adequabilità airspace per traffico Code C, della capacità dello spazio aereo e della sostenibilità ambientale.

Documento predisposto dal Comitato per l'Aeroporto di Latina nell'ambito della consultazione pubblica VAS n. 8657 (MASE), aperta dal 4 agosto al 18 settembre 2026. Corpus documentale e aggiornamenti: aeroportolatina.it. I punti contrassegnati «» sono segnalati come tali in ossequio al principio di correttezza probatoria.

Coesistenza aeroporto militare e civile

Capitolo di approfondimento del dossier del Comitato per l'Aeroporto di Latina — osservazione alla VAS n. 8657 del PNA 2026-2035

Tesi del capitolo. La coesistenza civile-militare su un medesimo sedime **non è un elemento ostativo**, ma una **prassi consolidata e normata** in Italia e in Europa. Ben governata, essa costituisce un *virtuosismo* infrastrutturale: consente il riuso di piste e sedimi esistenti, la condivisione di servizi (controllo del traffico, meteorologia, antincendio, SAR) e una riduzione di costi e tempi realizzativi. Le criticità esistono, sono note e dispongono di soluzioni operative documentate. Ne discende che, per Latina-Comani (sede del **70° Stormo** dell'Aeronautica Militare), la compatibilità civile-militare va trattata dalla VAS come **condizione gestibile da istruire**, e non come motivo di esclusione preventiva.

Nota metodologica. Questo capitolo amplia il § 8 del dossier principale («La compatibilità civile-militare come *hard gate*»). Là la compatibilità è posta come cancello da superare per *tutti* i siti laziali; qui si documenta che quel cancello è ordinariamente superato — in Italia e in Europa — attraverso modelli di governance codificati. I due capitoli sono coerenti: la compatibilità resta una condizione da dimostrare con dati, ma la casistica dimostra che è una condizione *tipicamente soddisfacibile*. I dati non verificabili su fonte primaria sono contrassegnati **[da verificare]**.

1. Introduzione: la coesistenza civile-militare come modello diffuso e normato

Nel sistema aeroportuale italiano la compresenza di attività militare e civile su uno stesso sedime **non è l'eccezione ma una delle configurazioni ordinarie**. Il Codice della navigazione (artt. 692 e seguenti) prevede espressamente che «gli aeroporti militari possono essere aperti al traffico aereo civile» previa valutazione di idoneità da parte dell'ENAC, quando siano designati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministro della difesa ([Codice della navigazione](#), artt. 692-730, [testo ENAC](#); [testo coordinato](#)). Ne consegue che numerosi scali oggi pienamente commerciali — Pisa, Verona, Brindisi, Cagliari, Trapani, Treviso, Rimini — nascono come sedimi militari «aperti al traffico civile» tramite decreto interministeriale.

La cornice non è solo nazionale. A livello europeo, il concetto di **Flexible Use of Airspace (FUA)** — codificato da EUROCONTROL e recepito dall'ENAC — stabilisce come principio che lo spazio aereo «non dovrebbe essere classificato come militare o civile, ma considerato come un continuum unico da usare in modo flessibile» ([EUROCONTROL](#), [Civil/Military Cooperation](#) e [FUA](#); [ENAC](#), [Uso Flessibile dello spazio aereo](#)). In Italia il coordinamento tattico è assicurato dai centri di controllo dell'Aeronautica Militare **co-locati** con i centri di controllo d'area (ACC) di ENAV, il che consente un coordinamento immediato ed effettivo tra esigenze civili e militari ([EUROCONTROL](#), [FUA](#)).

Sul piano dell'indirizzo strategico, il quadro si è recentemente irrobustito: con l'**atto di indirizzo sugli aeroporti militari a doppio uso militare e civile** (decreto del Ministero della Difesa 8 gennaio 2025, poi modificato dal decreto 19 marzo 2025), la Difesa ha aggiornato e classificato l'elenco degli scali militari suscettibili di uso civile ([GU n. 90 del 17-04-2025](#), [decreto 19 marzo 2025](#); [allegato al decreto 8 gennaio 2025](#), [GU n. 28 del 4-02-2025](#)). **Latina è espressamente ricompresa in tale atto di indirizzo** (tra gli aeroporti militari con reparti di volo), insieme a Frosinone, Guidonia e Luni-Sarzana: un dato dirimente, perché colloca il Comani, per riconoscimento della stessa Difesa, dentro il perimetro degli scali per i quali il tema del doppio uso è materia di indirizzo e non di preclusione. (*La denominazione esatta e la semantica precisa delle categorie A/B/C/D dell'atto di indirizzo vanno confermate sul testo integrale in GU — vedi § 8.*) **[da verificare: categorie e formulazione esatta]**

In sintesi: la coesistenza è la regola, non l'anomalia; è disciplinata dal Codice della navigazione, da decreti interministeriali MIT-Difesa, da un atto di indirizzo della Difesa e dal quadro europeo FUA. Chi sostiene che la presenza militare basti a escludere Latina deve confrontarsi con decine di casi in cui quella stessa presenza convive con traffico commerciale, anche low cost.

2. Criticità (oggettive, da non nascondere)

Il Comitato non minimizza le difficoltà. Una coesistenza mal governata genera conflitti d'uso reali. Le criticità principali, e le rispettive soluzioni documentate, sono le seguenti.

Criticità	Descrizione del problema	Soluzione operativa documentata
Coordinamento slot e capacità di pista	Su pista unica, i movimenti militari e commerciali competono per le stesse finestre orarie; la capacità oraria va ripartita	Ripartizione oraria concordata e <i>slot coordination</i> (come a Trapani-Birgi, Pisa, Verona); comando aeroporto militare che gestisce la torre in accordo con il gestore civile
Circuiti addestrativi e touch-and-go	La scuola di volo genera circuiti di traffico e riattaccate che occupano la pista in modo continuativo, non compatibile con arrivi/partenze commerciali di punta	Fasce orarie dedicate all'addestramento; sospensione dei circuiti durante le onde commerciali; eventuale delocalizzazione di parte dell'attività addestrativa su aviosuperfici/scali secondari
Priorità operativa militare	L'attività di difesa e le esigenze operative hanno precedenza; ciò introduce incertezza nella pianificazione civile	Categorizzazione dello scalo (es. atto di indirizzo Difesa 2025) e protocolli che fissano <i>ex ante</i> le condizioni di prevalenza; la casistica mostra che la prevalenza è gestibile senza compromettere l'affidabilità commerciale
Sicurezza (safety) e security, aree riservate	Coesistenza di aree a diverso regime di accesso; separazione tra <i>airside</i> militare e civile; gestione degli ordigni/armamento	Sedimi fisicamente segregati (terminal e piazzali civili distinti dalla zona militare, come a Verona, Brindisi, Cagliari, Bordeaux); regolamenti di scalo ENAC-Difesa
Gestione dello spazio aereo (ENAV/AM)	Interazione tra spazi aerei militari (addestramento, poligoni) e rotte civili; nel quadrante sud del Lazio, prossimità con FCO/CIA, Pratica di Mare e Grazzanise	Applicazione del FUA; centri AM co-locati con gli ACC ENAV; Airspace Management Cell (AMC) e Airspace Coordination Unit (ACU)
Rumore e impatto ambientale	Sommatoria dell'impronta acustica militare e civile sulle aree circostanti	Zonizzazione acustica aeroportuale, curve isofoniche, monitoraggio; da istruire nella VAS/VIA con dati di traffico combinati
Responsabilità e governance	Duplicità di soggetti (Difesa proprietaria del sedime; ENAC regolatore; gestore civile; ENAV per l'ANS)	Concessione di gestione totale ex art. 704 Cod. nav. rilasciata con decreto MIT di concerto con MEF e, per gli scali militari aperti al civile, con la Difesa; convenzioni AM-ENAC-ENAV-gestore
Servizi aeroportuali condivisi	Rischio di sovrapposizione o di sotto-dimensionamento dei servizi comuni	Condivisione regolata di antincendio (SSAA), meteo, SAR, illuminazione e ANS: da criticità diventa economia di scala (vedi § 3)

Nessuna di queste criticità è, di per sé, dirimente: per ciascuna esiste una prassi risolutiva applicata in scali italiani ed europei realmente operativi. La loro corretta istruttoria — non la loro rimozione a priori — è ciò che la VAS deve richiedere.

3. Opportunità: perché la coesistenza è (anche) un virtuosismo

Rovesciando la prospettiva, la coesistenza offre vantaggi che uno scalo *greenfield* non ha:

- **Riuso di sedime e pista esistenti.** Il sedime demaniale, la pista, le vie di rullaggio e i piazzali già esistono: si evita l'espropriazione di suolo agricolo e si riducono drasticamente costi e tempi rispetto a un aeroporto costruito *ex novo*. È il vantaggio strutturale comune a Latina, Frosinone e Viterbo.
- **Condivisione di infrastrutture e servizi.** Servizio antincendio (SSAA), servizio meteorologico, *Search and Rescue* (SAR), ANS/controllo del traffico, radioassistenze e impianti luminosi possono essere condivisi tra componente militare e civile, con evidenti economie di scala. A Ciampino, ad esempio, il 31° Stormo e il traffico civile insistono sulle stesse infrastrutture di base ([Aeronautica Militare, 31° Stormo](#)).

- **Accelerazione realizzativa.** Uno scalo su sedime militare «aperto al traffico civile» segue un iter amministrativo (Codice della navigazione + decreto interministeriale) più rapido rispetto alla localizzazione e costruzione integrale di un nuovo aeroporto.
- **Presidio del territorio e sinergie di sicurezza.** La permanenza del reparto militare mantiene un presidio strategico, capacità SAR/antincendio e ricadute occupazionali, che si sommano a quelle civili anziché escludersi.
- **Continuità dei servizi di pubblica utilità.** Molti scali coesistenti ospitano voli sanitari d'urgenza, trasporto organi, elisoccorso e protezione civile (Ciampino, Pisa, Pratica di Mare): funzioni che il traffico commerciale non sostituisce ma affianca.

La coesistenza, dunque, non è un costo da tollerare: gestita con i modelli del § 6, è una **leva di efficienza**.

4. Casi di studio reali in Italia

Legenda. «Aperto al traffico civile» = sedime militare che ospita traffico civile/commerciale ex artt. 692 ss. Cod. nav.; «doppio uso» = coesistenza attiva di reparto militare e traffico civile. Fonti primarie (Aeronautica Militare, ENAC, gestori) integrate da fonti enciclopediche di appoggio.

Aeroporto	Natura della coesistenza	Reparto/uso militare	Uso civile	Fonte
Roma-Ciampino (LIRA)	Sedime a forte compresenza: base militare + voli di Stato + scalo commerciale/low cost	31° Stormo (voli di Stato, trasporto autorità, voli sanitari/organi)	Scalo commerciale gestito da Aeroporti di Roma (ADR); cargo	AM – 31° Stormo; Wikipedia – 31° Stormo
Pisa-San Giusto (LIRP)	Aeroporto militare aperto al traffico civile ; coesistenza piena	46ª Brigata Aerea «Silvio Angelucci» (trasporto tattico, aerosgombero sanitario, protezione civile)	Scalo internazionale «Galileo Galilei», gestore Toscana Aeroporti	Wikipedia – 46ª Brigata Aerea; 46ª Brigata Aerea
Verona-Villafranca (LIPX)	Dal 2008 «aeroporto civile appartenente allo Stato aperto al traffico civile»; porzione militare a nord	3° Stormo (sopravvivenza operativa, supporto logistico dispiegabile)	Scalo «Valerio Catullo», traffico commerciale	Wikipedia – Aeroporto di Verona-Villafranca; Wikipedia – 3° Stormo
Brindisi-Casale (LIBR)	DI 11/09/2008: aeroporto civile dello Stato aperto al traffico militare ; sedime adiacente al militare «Orazio Pierozzi»	Base militare (forze di peacekeeping, aiuti umanitari); cessioni di aree all'aeroporto civile in corso	Scalo del Salento, gestore Aeroporti di Puglia	Wikipedia – Brindisi-Casale; Travel Quotidiano – cessione aree AM
Trapani-Birgi (LICT)	Aeroporto militare aperto al traffico civile ; comando e torre in capo al reparto militare, gestione civile a concessione	37° Stormo Caccia (comando aeroporto + torre di controllo)	Scalo «Vincenzo Florio», low cost (Ryanair), gestore Airgest S.p.A. (concessione trentennale 2011)	Wikipedia – Trapani-Birgi; AM – 37° Stormo
Cagliari-Elmas (LIEE)	DI 14/02/2008: passaggio a aeroporto civile ; DI 52/T del 13/04/2007 concessione gestione totale	Ex 30° Stormo (antisom), poi distaccamento del 41° Stormo di Sigonella (chiusura definitiva dic. 2015)	Scalo «Mario Mameli», gestore So.G.Aer. S.p.A.	Wikipedia – 30° Stormo; MIT – DI 52/T 13/04/2007
Treviso-Sant'Angelo (LIPH)	DI 2008: aperto al traffico civile; reparto AM di manutenzione sul sedime	Reparto AM (già 3° R.M.V. manutenzione AMX); sedime storico dell'Arma azzurra	Scalo «Antonio Canova», sistema aeroportuale di Venezia, gestore SAVE/AERTRE	Wikipedia – Treviso-Sant'Angelo; Avionews – 70

Aeroporto	Natura della coesistenza	Reparto/uso militare	Uso civile	Fonte
				anni aeroporto militare
Rimini-Miramare (LIPR)	Storica coesistenza (porzione civile + militare «Giannetto Vassura»); dal 2010 trasferito l'83° Gruppo SAR → oggi prevalentemente civile	Ex 83° Gruppo SAR (trasferito 2010)	Scalo «Federico Fellini», gestore AIRimum 2014 S.p.A.	Wikipedia (EN) – Rimini Fellini Airport; Rimini Airport – società
Grazzanise (LIRM)	9° Stormo attivo; iter di doppio uso in corso, con tavolo ENAC-MIT-Difesa e inserimento nell'atto di indirizzo Difesa 2025	9° Stormo «Francesco Baracca»	Uso civile in istruttoria (dual use)	Wikipedia – Grazzanise; CasertaNews – decreto uso civile
Pratica di Mare (LIRE)	Grande base militare; voli di Stato e sperimentazione; non commerciale	14° Stormo , Divisione Aerea Sperimentazione, 85° Centro SAR; voli di Stato	Nessun uso commerciale (uso di Stato/istituzionale)	Wikipedia – Pratica di Mare; AM – Pratica di Mare
Decimomannu (LIED)	Uso militare multinazionale condiviso (AWTI/NATO); modello di <i>shared use</i> interforze, non civile	Centro addestramento al tiro / AWTI; storicamente Italia-Germania-UK-USA-Canada, poi binazionale IT-DE	Non civile (rilevante come modello di condivisione di sedime tra più utenti militari)	Wikipedia – Decimomannu ; Il Sole 24 Ore
Aviano (LIPA)	Base militare in territorio italiano a uso USAF , sotto sovranità italiana	31st Fighter Wing USAFE (F-16); proprietà e controllo militare italiano	Non civile (rilevante come modello di coesistenza multinazionale sotto sovranità nazionale)	Wikipedia – Base aerea di Aviano; Aviano AB – 31st FW

Lettura. I casi di **Trapani-Birgi** e **Pisa** sono i più istruttivi per Latina: entrambi sono aeroporti in cui un reparto di volo dell'Aeronautica Militare resta attivo e, a Trapani, mantiene addirittura il comando dell'aeroporto e della torre, **mentre convive con traffico commerciale low cost gestito da una società concessionaria**. La coesistenza con un reparto attivo — non solo con un sedime «liberato» — è dunque una configurazione reale e funzionante. **Grazzanise** dimostra inoltre che l'iter di doppio uso su un sedime con stormo attivo (il 9°) è oggi una procedura politicamente e amministrativamente aperta, non una porta chiusa.

5. Casi di studio in Europa

Selezione di scali europei a uso **civile-militare congiunto** (*joint civil-military / shared use*), tutti realmente operativi e verificabili.

Aeroporto (Paese)	Natura della coesistenza	Componente militare	Componente civile	Fonte
Bordeaux-Mérignac (Francia)	Aeroporto civile che condivide le piste con la base militare; coesistenza storica dagli anni '20	Base aérienne 106 dell'Armée de l'air et de l'espace	Aeroporto commerciale di Bordeaux	Wikipédia – BA 106 Bordeaux-Mérignac
Zaragoza (Spagna)	Aeroporto pubblico e militare che condivide le infrastrutture ; doppio uso dagli anni '40	Ala 15 dell'Ejército del Aire y del Espacio (ex base USAF fino al 1992)	Aeropuerto de Zaragoza, gestore Aena	Wikipedia (EN) – Zaragoza Airport; Aena – storia

Aeroporto (Paese)	Natura della coesistenza	Componente militare	Componente civile	Fonte
Chania / Souda (Grecia)	Aeroporto civile-militare congiunto ; condivisione con base aerea e installazione NATO/US	115 Combat Wing dell'Aeronautica ellenica (F-16) + NSA Souda Bay (US/NATO)	Chania International «Daskalogiannis» (6° scalo greco per traffico)	Wikipedia (EN) – Chania International Airport
Bodø (Norvegia)	Aeroporto civile-militare congiunto ; pista di 3.394 m condivisa	Bodø Main Air Station, Royal Norwegian Air Force (SAR, ex QRA NATO)	Bodø Airport (Avinor)	Wikipedia (EN) – Bodø Main Air Station
Beja (Portogallo)	Base aerea aperta al traffico civile dal 2011 ; aviazione d'affari, cargo, manutenzione	Base Aérea n.º 11 (BA11) dell'Força Aérea Portuguesa	Aeroporto di Beja (business/cargo/MRO)	Wikipedia (EN) – Beja Airbase; Wikipedia (EN) – Beja Airport
Tampere-Pirkkala (Finlandia)	Aeroporto congiunto civile-militare	Satakunta Air Command dell'Aeronautica finlandese	Aeroporto gestito da Finavia	Wikipedia (EN) – Tampere-Pirkkala Airport; Wikipedia (EN) – Satakunta Air Wing
Luleå/Kallax (Svezia)	Aeroporto civile-militare congiunto ; pista di ~3,4 km (la più lunga di Svezia) condivisa	Ala F 21 (Norrbotten Wing) dell'Aeronautica svedese	Aeroporto gestito da Swedavia	Wikipedia (EN) – Luleå Airport; Wikipedia (EN) – Norrbotten Wing
Newquay Cornwall (Regno Unito)	Fino al 2008 aeroporto civile/militare condiviso (RAF St Mawgan); poi pista ceduta al civile, RAF mantiene parte del sedime	RAF St Mawgan (parte del sedime tuttora RAF)	Cornwall Airport Newquay (Cornwall Council / Cornwall Airport Ltd)	Wikipedia (EN) – Newquay Airport; RAF – St Mawgan

Lettura. La casistica europea conferma il quadro italiano: dai Paesi mediterranei (Francia, Spagna, Grecia, Portogallo) a quelli nordici (Norvegia, Svezia, Finlandia) e al Regno Unito, la condivisione di pista e sedime tra reparti militari attivi e traffico civile commerciale è una configurazione ordinaria e regolata. Diversi di questi scali (Chania, Bodø, Bordeaux, Luleå) condividono **la stessa, unica pista** tra jet militari da combattimento e voli di linea — condizione ben più impegnativa della convivenza con una scuola di volo basico ad ala fissa come il 70° Stormo.

6. Modelli operativi e di governance della coesistenza

La coesistenza funziona perché poggia su strumenti giuridici e operativi consolidati.

a) Base giuridica nazionale (Codice della navigazione). Gli artt. 692 ss. disciplinano l'idoneità dello scalo (valutazione ENAC) e la designazione a uso civile (MIT d'intesa con Difesa). La **concessione di gestione totale** (art. 704) è rilasciata con decreto MIT di concerto con il MEF e, «limitatamente agli aeroporti militari aperti al traffico civile, con il Ministro della difesa» ([Codice della navigazione, artt. 692-730](#)). È il meccanismo che ha reso possibile la gestione civile di Trapani (Airgest), Cagliari (So.G.Aer.), Pisa (Toscana Aeroporti), Brindisi (Aeroporti di Puglia).

b) Decreti interministeriali di apertura. L'apertura al traffico civile di un sedime militare avviene per decreto interministeriale MIT-Difesa: numerosi scali (Ancona-Falconara, Brescia-Montichiari, Brindisi, Cagliari, Napoli-Capodichino, Treviso, Verona) sono stati aperti con questo strumento, in molti casi con i decreti del 2007-2008 (MIT – [DI 52/T 13/04/2007, Cagliari](#)).

c) Atto di indirizzo della Difesa sul doppio uso (2025). Il decreto Difesa 8 gennaio 2025 (mod. 19 marzo 2025) definisce e classifica gli aeroporti militari a doppio uso, fissando le condizioni di compatibilità del traffico civile con le

esigenze operative e addestrative dei reparti (GU n. 90 del 17-04-2025; allegato GU n. 28 del 4-02-2025). È il documento che riconduce a sistema la materia — e in cui **Latina figura tra gli scali militari con reparti di volo**.

d) Gestione condivisa dello spazio aereo (FUA). Il coordinamento civile-militare dello spazio aereo è assicurato dal modello FUA: a livello strategico l'Airspace Management Cell (AMC), a livello tattico gli enti AM co-locati con gli ACC di ENAV, con strumenti EUROCONTROL (LARA, CIMENT, PRISMIL) (**EUROCONTROL – FUA; ENAC – FUA**).

e) Ripartizione operativa a livello di scalo. A livello locale, la convivenza è regolata da: comando aeroporto (spesso militare, come a Trapani), regolamento di scalo ENAC, convenzioni gestore-Difesa-ENAV, ripartizione oraria di slot e fasce addestrative, segregazione fisica delle aree *airside*. È l'insieme di questi strumenti che consente, in pratica, la coesistenza documentata ai §§ 4-5.

7. Applicazione a Latina-Comani

7.1 Il 70° Stormo: vincolo e risorsa

Sul sedime del Comani opera il **70° Stormo** dell'Aeronautica Militare, scuola di volo basico ad ala fissa pienamente operativa (velivoli SF-260EA e simulatori T-260B), oggetto di ammodernamento (**Aeronautica Militare – 70° Stormo**). Rispetto ai casi analizzati, la presenza del 70° Stormo presenta un profilo **relativamente favorevole** alla coesistenza:

- si tratta di **addestramento basico ad ala fissa** con velivoli leggeri (turboelica SF-260), non di jet da combattimento come a Trapani, Chania, Bordeaux o Luleå, dove la convivenza con l'aviazione commerciale è comunque risolta;
- non comporta armamento pesante o attività a elevata segregazione permanente come le basi caccia o i poligoni;
- Latina è **già ricompresa** nell'atto di indirizzo della Difesa sugli aeroporti militari con reparti di volo (§§ 1 e 6), cioè dentro il perimetro in cui il doppio uso è materia di indirizzo.

Al tempo stesso, l'attività di scuola genera **circuiti di traffico e touch-and-go** ad alta intensità, che sono la principale criticità tecnica specifica di Latina: sono queste operazioni, più della semplice presenza del reparto, a dover essere conciliate con eventuali onde commerciali.

7.2 Che cosa serve: la simulazione congiunta AM-ENAC-ENAV

Coerentemente con il § 8 del dossier principale, il Comitato chiede che la fattibilità della coesistenza a Latina sia istruita con una **simulazione congiunta Aeronautica Militare - ENAC - ENAV** che risponda ai quesiti seguenti (dati oggi nella disponibilità esclusiva di tali enti, non ricostruibili da soggetti esterni):

Ambito	Quesito per la simulazione
Attività addestrativa 70° Stormo	Numero e distribuzione oraria dei movimenti addestrativi, circuiti e <i>touch-and-go</i> ; margini di conciliazione con slot commerciali
Capacità di pista	Movimenti/ora sostenibili in traffico misto; effetto dei <i>touch-and-go</i> sulla capacità; separazioni
Regole di volo	Transizione da operatività prevalentemente VFR a operatività IFR con procedure strumentali per traffico commerciale [da verificare: stato attuale delle procedure IFR/AIP del Comani presso ENAV/AM]
Spazio aereo	Capacità del quadrante sud del Lazio; interazioni con FCO/CIA, Pratica di Mare e Grazzanise, in regime FUA
Scenari di crescita	Movimenti civili crescenti (bassi/medi/alti) e soglia di compatibilità con la scuola di volo; ripartizione oraria/fasce dedicate
Coesistenza vs. delocalizzazione	Confronto tra coesistenza piena, ricollocazione parziale dell'attività addestrativa e dual-use regolato
Infrastruttura <i>airside</i>	Adeguabilità della pista (oggi ~1.700 × 40 m) e delle vie di rullaggio a traffico Code C narrow-body [da verificare: dati AIP e PCN pista presso ENAV/AM]

7.3 Perché la coesistenza è tecnicamente affrontabile

La combinazione di (i) casistica italiana ed europea con reparti attivi e traffico commerciale (Trapani, Pisa, Chania, Bordeaux), (ii) natura leggera e non-jet dell'attività del 70° Stormo, (iii) inserimento di Latina nell'atto di indirizzo Difesa 2025 e (iv) disponibilità di modelli di governance codificati (Cod. nav., decreti interministeriali, FUA) rende la coesistenza a Latina **un problema di dimensionamento e ripartizione, non un impedimento di principio**. La domanda corretta non è «se» la coesistenza sia possibile — la prassi risponde di sì — ma «a quali condizioni e fino a quale volume di traffico» essa sia sostenibile senza pregiudicare la scuola di volo: risposta che solo la simulazione congiunta può fornire.

8. Conclusione e richiesta al valutatore

La coesistenza civile-militare **non è un elemento ostativo**. È una configurazione ordinaria, disciplinata dal Codice della navigazione, attuata con decreti interministeriali MIT-Difesa, inquadrata da un atto di indirizzo della Difesa (2025) e sorretta dal modello europeo FUA. È documentata da almeno una dozzina di scali italiani e da otto scali europei realmente operativi, molti dei quali condividono una singola pista tra jet militari e voli di linea. Nel caso di Latina, la presenza del 70° Stormo — scuola di volo basico ad ala fissa, con velivoli leggeri — configura una coesistenza **meno impegnativa** di quelle già risolte altrove.

Il Comitato chiede pertanto che il Rapporto Ambientale della VAS n. 8657 tratti la compatibilità civile-militare del Comani (e degli altri sedimi laziali) come **condizione gestibile da istruire con dati** — attraverso la simulazione congiunta AM-ENAC-ENAV — e **non come motivo di esclusione preventiva** di Latina dalla comparazione delle ragionevoli alternative. Escludere Latina *a priori* per la mera presenza militare significherebbe contraddire una prassi nazionale ed europea che, su quella stessa presenza, ha costruito decine di aeroporti civili funzionanti.

Registro delle fonti del capitolo

Normativa e quadro giuridico

- Codice della navigazione, artt. 692-730 (testo ENAC, PDF) · testo coordinato artt. 692-730
- MIT – Decreto Interministeriale 52/T del 13/04/2007 (Cagliari Elmas)
- GU n. 90 del 17-04-2025 – Decreto Difesa 19 marzo 2025 (modifica atto di indirizzo doppio uso)
- GU n. 28 del 4-02-2025 – Allegato al decreto Difesa 8 gennaio 2025 (elenco aeroporti a doppio uso)

Spazio aereo e governance (FUA)

- EUROCONTROL – Civil/Military Cooperation, Airspace Management, FUA
- EUROCONTROL – Advanced Flexible Use of Airspace (AFUA)
- ENAC – Uso Flessibile dello spazio aereo (FUA)

Casi italiani

- Aeronautica Militare – 31° Stormo (Ciampino) · Wikipedia – 31° Stormo
- Wikipedia – 46ª Brigata Aerea (Pisa) · 46ª Brigata Aerea
- Wikipedia – Aeroporto di Verona-Villafranca · Wikipedia – 3° Stormo
- Wikipedia – Aeroporto di Brindisi-Casale · Travel Quotidiano – cessione aree AM a Brindisi
- Wikipedia – Aeroporto di Trapani-Birgi · tp24 – cambio comando 37° Stormo
- Wikipedia – 30° Stormo (Cagliari-Elmas)
- Wikipedia – Aeroporto di Treviso-Sant'Angelo · Avionews – 70 anni aeroporto militare di Treviso
- Wikipedia (EN) – Rimini Fellini Airport · Rimini Airport – società (AIRiminum)
- Wikipedia – Aeroporto di Grazzanise · CasertaNews – uso civile Grazzanise, decreto in GU

- [Wikipedia – Aeroporto di Pratica di Mare](#) · [AM – Pratica di Mare, 14° Stormo](#)
- [Wikipedia – Aeroporto di Decimomannu](#) · [Il Sole 24 Ore – Decimomannu](#)
- [Wikipedia – Base aerea di Aviano](#) · [Aviano AB – 31st Fighter Wing](#)

Casi europei

- [Wikipédia – Base aérienne 106 Bordeaux-Mérignac](#)
- [Wikipedia \(EN\) – Zaragoza Airport](#) · [Aena – Zaragoza, storia](#)
- [Wikipedia \(EN\) – Chania International Airport / Souda](#)
- [Wikipedia \(EN\) – Bodø Main Air Station](#)
- [Wikipedia \(EN\) – Beja Airbase](#) · [Wikipedia \(EN\) – Beja Airport](#)
- [Wikipedia \(EN\) – Tampere–Pirkkala Airport](#) · [Wikipedia \(EN\) – Satakunta Air Wing](#)
- [Wikipedia \(EN\) – Luleå Airport](#) · [Wikipedia \(EN\) – Norrbotten Wing](#)
- [Wikipedia \(EN\) – Newquay Airport](#) · [RAF – St Mawgan](#)

Latina

- [Aeronautica Militare – 70° Stormo \(Latina\)](#)

Punti «[da verificare]» segnalati nel capitolo

1. **Categorie e formulazione esatta dell'atto di indirizzo Difesa 8 gennaio 2025** (categorie A/B/C/D e collocazione precisa di Latina): il fatto che Latina vi figuri tra gli aeroporti militari con reparti di volo è stato riscontrato, ma la semantica precisa delle categorie va confermata sul testo integrale in Gazzetta Ufficiale.
2. **Stato attuale delle procedure IFR / dati AIP del Comani** (operatività VFR/IFR, procedure strumentali): da verificare presso ENAV/AM.
3. **Dati infrastrutturali della pista di Latina** (lunghezza ~1.700 × 40 m, PCN, adeguabilità Code C): da verificare presso ENAV/AM su fonte AIP aggiornata.

Capitolo predisposto dal Comitato per l'Aeroporto di Latina a integrazione del dossier di osservazione alla VAS n. 8657 (MASE). I punti «[da verificare]» sono segnalati in ossequio al principio di correttezza probatoria.