

L'aeroporto

L'Urbe gestito dai privati
nei piani di Alemanno
diventa uno scalo "vip"

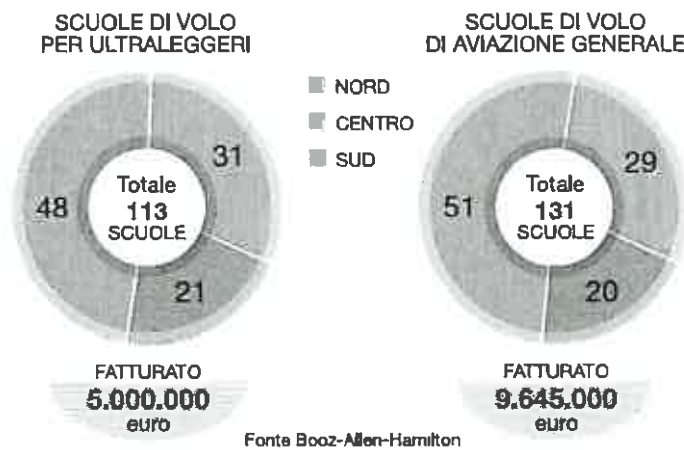
L'Urbe sarà gestito dai privati scalo per manager e turisti



Gli ultraleggeri all'Urbe

La realtà degli aeroclub in Italia

Distribuzione territoriale delle scuole di volo, in %



Fonte Booz-Allen-Hamilton

VALENTINA CONTE

AEREI piccoli, ultraleggeri. Mono o bi-posto, diversi per forme, colori e nomi. Sparviero e gli altri sono parcheggiati sul verde dell'aeroporto dell'Urbe, ammirati da bimbi e famiglie, arrivati lo scorso fine settimana in occasione di Gate XXI, l'esposizione internazionale dell'aeronautica organizzata da Events Group con la consulenza di Demetra Centro Studi, il pensatoio del comparto aerospaziale italiano. È una prima assoluta perché questi apparecchi del volo privato fino ad oggi non potevano accedere alle piste degli scali minori. La legge non lo prevedeva e gli stessi aeromobili non avevano dotazioni per essere identificati dai radar di terra con chiarezza. Tra un paio di mesi il quadro cambierà, con l'entrata in vigore della nuova normativa che aggiorna quella vecchia di vent'anni, regolamentando requisiti, idoneità e sanzioni per apparecchi e piloti. In pratica, stesso cielo stesse regole, quelle comuni ai voli di linea, grazie alla tecnologia satellitare. Il *transponder* e la radio a bordo saranno obbligatorie

per tutti, il veicolo sarà identificabile con esattezza e potrà atterrare anche in quegli scali per lo più sottoutilizzati come appunto l'aeroporto dell'Urbe.

Il volo ultraleggero esce dal limbo normativo e dalla nicchia che da sempre lo confina in un mercato per specialisti o sportivi alternativi. E diventa occasione di business per Roma in vista di appuntamenti ghiotti, come le Olimpiadi del 2020 e il Gran Premio di Formula 1, ma anche l'Expo 2015 di Milano che porterà un discreto afflusso di visitatori stranieri nel nostro paese. L'idea di utilizzare il volo degli ultraleggeri come volano economico non dispiace al sindaco Alemanno che ha già aperto un tavolo per il rilancio dell'Urbe con industriali e costruttori qualche giorno prima del salone, inaugurando qui la nuova aerostazione dell'Enac, accanto a Francesco Bellavista Caltagirone e a Eugenio Batelli, presidente dei costruttori romani. Il sindaco ha promesso 60 milioni di ulteriori investimenti per il raddoppio della Salaria e la sistemazione del nodo di Prati Fiscali, le vie d'accesso allo scalo.

Non solo. Presto l'Urbe, gestita

sin qui dall'Enac, passerà nelle mani dei privati, ai quali potrebbe non dispiacere l'idea di sviluppare un'autostrada del cielo a costi accessibili per turisti e manager in grado di sorvolare il caos cittadino e velocizzare gli spostamenti nella penisola con elicotteri e piccoli aerei a noleggio. Intanto spuntano i primi poli industriali che costruiranno le "navette" del futuro. Come il Mag, già operativo, nato da un accordo di programma tra Bic Lazio, Tecnopolo Tiburtino, facoltà di ingegneria aerospaziale della Sapienza e la Celsetta, una delle 22 scuole di volo del Lazio. L'Italia è tra i primi Paesi del mondo per la costruzione di questi aeromobili. Le nostre aziende soddisfano il 13% della domanda americana e l'industria cresce del 18% l'anno. Con le nuove norme, il business potrebbe avere un'accelerazione e una ricaduta positiva sull'aerea romana che vanta un'eccellenza tecnologica nel campo dell'aerospazio. Sempre nel rispetto della sicurezza, come raccomandato dall'Enav, che vigilerà con attenzione.

