

Volare è bello

L'aeroporto di Ronchi. Una struttura in costante sviluppo, oggi aperta a un ruolo internazionale

di Giovanni Cocianni

Un ruolo multiforme

Nell'ormai lontano 1971 un pregevole studio per il potenziamento dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari, voluto dagli amministratori del tempo, dopo un'ampia disamina del contesto socio - economico del Friuli - Venezia Giulia nell'ambito del quale l'aeroporto si colloca, ed una proiezione programmatica di sviluppo economico del successivo decennio, individuava per Ronchi dei Legionari un ruolo multiforme, che veniva così riassunto:

- a) scalo terminale per le relazioni interne passeggeri e merci, lungo le direttrici delle attuali linee regolari, con i potenziamenti conseguibili attraverso una "politica" di ulteriore penetrazione nel comprensorio regionale, idonea a drenare tutta la domanda insorgibile...;
- b) scalo intermediario di apporto ai poli primari di Fiumicino, Malpensa e Linate... per i traffici intercontinentali ed internazionali a lungo raggio;
- c) scalo capolinea per i traffici internazionali di passeggeri e merci verso relazioni dell'Est e del Centro Europa, cui potranno concorrere, in funzione di reciproca corresponsione, gli apporti dagli scali nazionali collegati;
- d) scalo terminale turistico "a domanda", per il richiamo precipuo delle stazioni balneari del litorale triestino e friulano...; e per località di turismo montano e collinare altri spunti di rilancio potranno conseguirsi per i collegamenti con le località climatiche del litorale istriano e delle regioni jugoslave ed austriache finitime, con rapporti di reciprocità;
- e) scalo terminale mercantile "a domanda", per le esigenze insorgibili nelle agglomerazioni industriali e commerciali dell'area metropolitana; in particolare, potranno risolvere l'espansione dei traffici opportune iniziative per la costitu-

zione di una zona doganale franca al servizio dell'aeroporto, di raccordi funzionali stradali e ferroviari, di organizzazioni per la raccolta e smistando mercantile nell'area stessa aeroportuale, con riferimento specifico alla specializzazione "container" ...;

- f) scalo alternativo per l'aeroporto internazionale di Venezia;
- g) scalo per l'aviazione generale (executive; taxi aereo, ecc.) ... già consolidato sullo stesso aeroporto di Ronchi... con l'utilità di considerare anche la valorizzazione degli aeroporti minori di Gorizia, Campoformido, ecc. ...;
- h) scalo di connessione per l'interdipendenza "porto aeroporto" sia nelle combinazioni mercantili sia in quelle per passeggeri (turisti, cambio equipaggi, ecc.)."

Le tappe di uno sviluppo

L'aeroporto ha certamente raggiunto traguardi interessanti: dai 167.202 passeggeri e 447.414 Kg di merce del 1971 è passato ai 288.676 passeggeri e 524.768 Kg di merce del 1983; attualmente, è collegato giornalmente con tre voli con Roma e due con Milano gestiti dall'ATI con aeromobili DC-9 (uno dei DC-9 sarà sostituito con un MD-80 da 157 posti per il collegamento mattino e serale con Roma, che presenta il più alto coefficiente di occupazioni posti) e con un volo Venezia -Genova - Torino esercito dall'Aligiulia, con aeromobile Nord 262 da 26 posti); è divenuto, negli anni, scalo di molte compagnie charter straniere (Britannia, Monarch, Dan Air, Eagle Air, Icelandair, Sundor - controllata dalla EL-AL israeliana -, Condor, ecc.) con passeggeri destinati verso le nostre località marittime e montane; svolge la funzione di alternato a Venezia particolarmente nella stagione autunnale ed invernale quando quell'aeroporto è inagibile per ragioni meteorologiche; è stato utilizzato per il traffico merci da talune compagnie per voli cargo con l'Africa ed il Medio Oriente (con prodotti di industrie locali con mobili, frigoriferi, ecc.).

Crisi energetica e isolamento internazionale

Ma tali risultati, pur apprezzabili, non sono del tutto soddisfacenti, perché non può certo dirsi che siano state sviluppate appieno le potenzialità che è in grado di esprimere.

Le ragioni sono facilmente individuabili. Innanzi tutto va considerata la gravissima crisi energetica negli anni '70 che costrinse le compagnie aeree a ridimensionare tutti i loro programmi, adottando misure restrittive anche delle attività in atto, con tagli drastici delle linee su Ronchi che furono ridotte da dieci ai soli due collegamenti con Roma e con Milano.

Un secondo motivo, di portata pari se non più pregnante della stessa crisi energetica, è stato l'isolamento nel quale l'aeroporto si è trovato in ordine alle direttrici che il traffico aereo internazionale poteva assumere.

Posto nell'ambito della cosiddetta zona proibita P5, infatti, il nostro scalo regionale è ancora oggi raggiungibile attraverso un'unica rotta assistita, e cioè utilizzando la radiale Ronchi



Un DC-9 dell'ATI a Ronchi poco prima della partenza per Roma.

La zona proibita "P5"

-Chioggia, per cui anche gli aeromobili provenienti dal Nord Europa sono costretti a percorsi più lunghi, con conseguenti spese gestionali supplementari, tali da rendere scarsamente appetibile e quindi da scoraggiare ogni utile iniziativa da parte dei vettori nazionali o stranieri, di linea o charter, che preferiscono approdare su altri aeroporti italiani o stranieri, anche se i passeggeri sono destinati al Friuli - Venezia Giulia.

Altro elemento da porre in rilievo è che, sino al 1981, le strutture aeroportuali erano inadeguate, in quanto la pista aveva 2.200 metri soltanto, ed era pertanto scarsamente praticabile ogni proposito di promuovere traffico di aeromobili di grossa capacità, rendendo necessari comunque, per le lunghe distanze, scali intermedi che avrebbero reso egualmente onerosi i voli.

Va infine rimarcata come la perdurante mancanza di un piano generale degli aeroporti, abbia lasciato praticamente finora le compagnie aeree nella convinzione di essere gli unici veri titolari di questo settore, operanti quindi secondo schemi e visioni validi solo dal punto di vista strettamente aziendali.

A tanti anni di distanza, tuttavia, noi riteniamo che le intuizioni di allora siano tuttora valide, sia pure suscettibili di quegli adeguamenti e perfezionamenti che la esperienza trascorsa ci consentono di operare.



Passeggeri all'aerostazione di Ronchi.

Ronchi, unico vero aeroporto in Regione

Va posto innanzi tutto in evidenza un concetto basilare, che parrebbe ovvio, - ma che tale non è, vista la proliferazione degli aeroporti in Italia -, e cioè che quello di Ronchi dei Legionari è l'unico aeroporto aperto al traffico nazionale ed internazionale passeggeri e merci nella regione Friuli - Venezia Giulia. Aeroporto che, per una scelta intelligente dello Stato, della Regione e degli Enti locali, è stato collocato fra le strutture fondamentali nell'economia generale dei trasporti del Friuli - Venezia Giulia e sul quale Stato e Regione hanno concentrato, negli anni, le risorse necessarie per realizzare strutture, opere ed attrezzature che consentono di classificarlo, oggi, tra i più moderni ed efficienti d'Italia.

Le opere di ampliamento eseguite, le attrezzature e i servizi funzionanti

Con il completamento delle opere finanziate dallo Stato con legge 825/73 e successivi rifinanziamenti (per complessivi 14 miliardi circa e per buona parte in attuazione dell'ipotesi di Piano Regolatore Generale che scaturiva dalle previsioni di traffico conseguenti allo studio citato all'inizio) l'aeroporto è infatti dotato di una pista di 3.000 metri, fornita di assistenze luminose, al volo e meteorologiche, adatte a procedure di avvicinamento di II^a categoria OACI (1) (che diverranno operative non appena gli organi competenti avranno collaudato la già

(1) organizzazione internazionale aviazione civile



predisposta carta ostacoli aeroportuale, consentendo l'atterraggio con visibilità minima di 400/600 metri contro gli 800 metri attualmente necessari), in grado di accogliere (ed in questi due anni ha effettivamente accolto) tutti gli aeromobili commerciali oggi in esercizio (B747 compreso).

Vi sono, inoltre, una nuova torre di controllo, una pista di rullaggio trasformabile in pista sussidiaria e nuovi alloggiamenti per la sede dei vigili del fuoco. Le attrezzature di assistenza agli aeromobili, passeggeri e merci, adeguate al volume e qualità delle prestazioni richieste, ne sono il corrispondente corollario. Vanno quindi poste in evidenza:

- 1) la felice ubicazione dell'aeroporto, baricentrica rispetto ai capoluoghi delle province di Trieste, Gorizia e Udine e relativamente lontana quindi soltanto da Pordenone;
- 2) l'area geografica in cui è inserito, favorita da condizioni climatiche che gli consentono di ridurre ad un numero pressoché insignificante le ore annue di chiusura per ragioni meteorologiche;
- 3) la rete stradale ottimale da cui è servito, che verrà ulteriormente migliorata con un raccordo che lo collegherà in modo estremamente rapido all'autostrada Trieste - Udine - Venezia, di prossima attuazione in quanto sono già state esperite le relative gare di appalto dall'amministrazione provinciale di Gorizia.

Nuovi programmi di sviluppo

La nuova attenzione che, in questo contesto, la stessa amministrazione comunale di Ronchi dei Legionari dimostra nei con-

fronti della struttura aeroportuale, anche ai fini di talune importanti proposte di modifica del Piano Regolatore Generale Intercomunale nell'ambito del Piano Urbanistico Regionale, consente, inoltre, di studiare nuovi interessanti programmi di sviluppo delle strutture aeroportuali, peraltro compatibili per le esigenze della Società di costruzioni aeronautiche Meteor di avere spazi disponibili per realizzare - nell'interesse non solo di quella Società, ma di un avanzato sviluppo industriale ed occupazionale della zona - in posizione adatta, il suo nuovo stabilimento.

Dal canto suo, il Consorzio aeroportuale, con i fondi messi a disposizione dalla Regione, che ne ha costantemente sostenuto le iniziative (anche il piano pluriennale di spesa 84/86 prevede uno stanziamento complessivo di 4 miliardi) sta attuando un programma di adeguamento della zona aeroportuale, in concessione, nel cui ambito va indicata principalmente l'aerostazione partenze - che ha ora una capacità ricettiva raddoppiata rispetto al passato - l'ampliamento del ricovero per i mezzi di rampa, l'adeguamento delle strutture destinate al traffico merci ed altre importanti opere di completamento e ammodernamento.

La necessità di un ampliamento del piazzale di sosta

Sul piano strutturale va rimarcata una sola grave deficienza del nostro aeroporto, l'assoluta insufficienza, cioè, del piazzale di sosta e manovra degli aeromobili ad accogliere più dei 4 velivoli tipo DC-9 per cui è stato progettato (22.000 mq.) ed il cui ampliamento era già previsto come ovvio completamento, nella citata ipotesi di Piano Regolatore Aeroportuale del 1971, del prolungamento della pista a 3.000 metri.

L'opera di costante sensibilizzazione della Direzione generale dell'Aviazione civile che noi abbiamo prodotto in questi anni darà finalmente - ora che il Ministero dei trasporti ha reperito i fondi necessari, come recentemente confermato dal Ministro dei trasporti on. Signorile - i frutti sperati ed il piazzale sperabilmente entro il primo semestre '85, potrà assumere dimensioni armoniche con altre strutture aeroportuali attraverso un ampliamento di altri 26.000 mq. per gli aeromobili commerciali e la costruzione di almeno 10.000 mq. da destinare all'aviazione generale. In proposito, per stringere i tempi, il Consorzio ha già deliberato ed affidato l'incarico per il relativo progetto esecutivo.

Quanto all'annoso problema dell'apertura di aerovie verso il Nord, va anche in questa sede rimarcata la sensibilità dell'amministrazione della Difesa, che nello scorso mese di settembre ha comunicato la caduta dei divieti di sorvolo della zona proibita n. 5.

L'aerovia Ronchi - Udine - Gemona - Villaco

Il Capo di stato maggiore della Difesa di allora, gen. Vittorio Santini, dopo aver ottenuto analoga comunicazione dal Capo di stato maggiore dell'Esercito gen. Pasquale Cappuzzo, annunciava, infatti, il "nulla contro" dei militari per la istituzio-



Il presidente Sandro Pertini al suo arrivo a Ronchi il 4 ottobre 1983.

ne di un'aereo via Ronchi - Udine - Gemona - Villaco. Si è ora in attesa della imminente positiva definizione dell'iter tecnico - amministrativo - iniziato con sollecitudine dall'Azienda per l'assistenza al volo - confidando che a brevissimo termine i primi voli "charters" possano giungere a Ronchi direttamente dal nord.

L'attivazione di questa prima aerovia dovrebbe essere seguita, sperabilmente in tempi non troppo lunghi, da una direttrice Ronchi - Innsbruck (per Monaco).

In più circostanze si è detto che l'aeroporto regionale è stato lo strumento che per primo ha consentito a questa regione di uscire dalla emarginazione conseguente agli eventi della seconda guerra mondiale.

Si è detto anche che, in misura precisa e qualificata, la funzione dell'aeroporto vuole e può essere la stessa che il Friuli - Venezia Giulia si è posto nei confronti della comunità nazionale e della Comunità Economica Europea di cui è estrema area confinaria, nei confronti dei paesi dell'Europa orientale dell'area danubiano - balcanica. Noi crediamo a queste affermazioni e pensiamo che effettivamente il Friuli - Venezia Giulia, come già è stato pioniere in altri campi di cooperazione europea, possa, inserito nella comunità di Alpe - Adria, costituire un utile "laboratorio" sperimentale per nuove intraprese anche nel

**"Laboratorio"
sperimentale**



Maggio 1976. Arrivo di prefabbricati ATCO dai Fogolars Furlans degli U.S.A. per le zone terremotate del Friuli.

**Verso una
più spiccata
specializzazione
del trasporto
aereo verso
l'Est europeo**

campo del trasporto aereo.

Come è stato ricordato nel corso del convegno sul trasporto aereo nel Friuli - Venezia Giulia, tenutosi a Gorizia il 15/16 marzo scorsi, in passato sono già stati effettuati studi dei trattati commerciali in materia di aviazione civile fra Italia, Austria e Jugoslavia, la cui struttura attuale impedisce iniziative di voli frontaliere di 3° livello, in quanto gli aeroporti compresi in questa area non sono considerati come scali utilizzabili.

Al riguardo abbiamo sostenuto presso le autorità di governo che una politica che voglia effettivamente porsi a sostegno della fascia confinaria, debba consentire il superamento di tali visioni e porre le premesse anche giuridiche perché compagnie aeree, che non debbono necessariamente essere le compagnie nazionali, possano, con il sostegno d'avvio dei rispettivi Governi regionali, iniziare ad operare - singolarmente o in *pool* - senza che si debba dar corso ad una rigida contabilità delle toccate, e consentendo che vengano intensificati quindi i rapporti turistici e commerciali anche sotto il profilo del trasporto aereo.

Nel più vasto contesto internazionale, abbiamo rimarcato che talune iniziative dell'ultimo quindicennio, che hanno visto compagnie aeree dell'Est europeo dimostrare un qualche inte-

resse per questa regione ed il nostro aeroporto, anche soltanto come scali intermedi per connessioni aeree nei confronti di altri importanti aeroporti nazionali, devono essere favorite e non contrastate. Che insomma, anche per il trasporto aereo, le aperture che possono essere individuate fra paesi terzi o dell'Est e la CEE, di cui il Friuli - Venezia Giulia è estrema regione frontiera, devono essere viste e valutate con lo stesso interesse e la stessa iniziativa con cui ci sembra si stia muovendo la politica estera del nostro Paese su questo come su altri scacchieri.

In questa prospettiva, nel corso del citato Convegno di Gorizia, da parte di esperti austriaci, jugoslavi, bavaresi, sono state manifestate interessanti aperture, che fanno ben sperare in un possibile non troppo lontano avvio di questo tipo di collegamenti nell'ambito dell'Alpe Adria.

Lo stesso Ministro dei trasporti e la Direzione generale dell'Aviazione civile si sono dichiarati disponibili ad approfondire il ruolo che il Friuli - Venezia Giulia può svolgere nei rapporti con Jugoslavia, Austria e Bavaria, anche attraverso opportuni provvedimenti sul piano amministrativo o legislativo che si rendessero necessari per l'avvio di collegamenti aerei. D'altro canto proprio sull'aeroporto di Ronchi trova la sua sede l'unica compagnia aerea nazionale che stia effettivamente sperimentando questo che ci auguriamo possa affermarsi come un nuovo tipo di aviazione civile.

Attraverso la compagnia aerea Aligiulia è stato possibile, infatti, ripristinare dal maggio '83 linee (con Venezia, Genova, Torino da aggiungere alle altre tre con Roma e due con Milano) che la crisi energetica degli anni settanta sembrava aver definitivamente accantonato. L'importanza di questa iniziativa supera di gran lunga il nostro specifico interesse: ne sono testimonianza il favore con cui le autorità preposte all'aviazione civile ne seguono lo sviluppo e l'attesa di tutto il mondo aeronautico. Va, quindi, sottolineato l'impegno regionale che, attraverso apposito provvedimento legislativo, ha stanziato un miliardo e mezzo a favore della compagnia. Riteniamo di esprimere il parere unanime di quanti in Italia hanno a cuore lo sviluppo del traffico aereo, formulando l'auspicio che questa compagnia, nata dall'iniziativa locale, sia in grado di superare eventuali momenti di difficoltà, pervenga ai risultati sperati e, consolidata la sua caratterizzazione di compagnia aerea che ha nel Friuli - Venezia Giulia la base principale dei suoi interessi, possa aggiungere un nuovo capitolo alla storia dell'aviazione civile italiana.

Ed è con compagnie di questo tipo che potranno, d'intesa con le compagnie di bandiera, essere avviati quei collegamenti interregionali frontaliere, (quali ad esempio quello con Zagabria dei primi anni '70, esercito dalla Società jugoslava Pan Adria) che per tanti anni hanno formato oggetto di studio e di propo-

Il ruolo dell'Aligiulia

Nuovi collegamenti con il Centro Europa...



I primi voli charter con la Cecoslovacchia (Cekoslovenska Aerolinie, 1970).

ste concrete da parte degli enti economici del Friuli - Venezia Giulia e delle regioni contermini dell'Austria e della Jugoslavia.

Altri collegamenti, quali quelli con Monaco e Vienna (quest'ultimo già sperimentato nel passato senza successo per la non felice strutturazione delle frequenze e degli orari che non potevano incontrare il favore dell'utenza) potrebbero essere avviati subito in quanto vettori diversi dall'Alitalia, ad esempio la stessa Aligiulia, si sono dichiarati disponibili ad effettuarli; ma è necessario prima superare il principio dell'esclusiva delle linee internazionali di cui la compagnia di bandiera gode.

Questa nostra specialità riconosciuta dal Ministro dei trasporti, che ha preannunciato l'inserimento di Ronchi fra gli aeroporti di interesse nazionale, non deve però escludere che Ronchi, per i legami economici, turistici e culturali che intrattiene con l'Europa occidentale, non possa aspirare a taluni collegamenti internazionali fondamentali che fino ad ora gli sono stati negati (es. Londra, Parigi, Francoforte, Bruxelles) che da anni formano oggetto di richieste da parte degli enti locali, degli operatori economici e della Regione.

L'Alitalia e lo stesso Ministro dei trasporti hanno espresso dubbi su tali prospettive, particolarmente in riferimento al bacino di utenza o territorio di gravitazione aeroportuale, che non sa-



Costruzione della nuova pista di 3200 metri (1976).

...e il Nord - ovest

rebbe sufficiente a garantire redditività a linee con aree metropolitane dell'Europa occidentale. Gli amministratori del Consorzio aeroportuale non si stancano di opporre che queste prudenti valutazioni vanno soggette a verifica anche se non a scadenza immediata: la potenzialità di un comprensorio vanno valutate anche in riferimento al traffico che sono in grado di attirare per le funzioni che esso svolge in campo industriale, turistico, commerciale.

Dopo un sufficiente periodo di operatività delle nuove aerovie, la nostra funzione di regione - punto d'incontro di aree, popoli ed interessi diversi - potrebbe assumere più pregnanti e precisi connotati. E noi, confidando nell'avvio di almeno un collegamento sulla direttrice nord - ovest con una delle aree sopraccitate, siamo convinti che molto probabilmente i risultati ci riserverebbero sorprese di segno contrario rispetto alle scettiche previsioni che sono state sinora formulate.

Una posizione strategica

La posizione dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari - ubicato strategicamente a pochi chilometri dai porti di Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro, dagli scali ferroviari esistenti e dal costruendo mega - scalo di Cervignano - e la sua ottimale collocazione per quanto concerne la rete viaria ed autostradale e gli autoporti confinari cui si è già fatto cenno, dovrebbero essere tenute in particolare considerazione anche per quanto concerne

il traffico delle merci, che non ha mostrato, in questi ultimi anni, di muoversi nel senso da noi auspicato.

La nostra zona è forse uno dei punti migliori nei quali potrebbe concretamente sperimentarsi quell'intermodalità nei trasporti marittimi, stradali, ferroviari ed aeroportuali, di cui molto si parla ma che non pare aver sinora dato molti segni di affermazione.

Il trasporto merci

Quello del trasporto merci è, forse, l'argomento che suscita le maggiori preoccupazioni degli amministratori del Consorzio aeroportuale; va qui rimarcato che anche nel corso del citato convegno di Gorizia sono venuti contributi notevoli alla nostra posizione, che vuole contrastare l'attuale politica delle compagnie aeree, che è quella di concentrare quasi tutte le merci destinate o provenienti dall'estero sugli scali maggiori di Roma e Milano; sono infatti possibili alternative che presenterebbero il vantaggio di decongestionare scali saturi ed utilizzare intelligentemente le risorse costituite da altri aeroporti, come Ronchi, capaci di svolgere funzioni preziose in questo campo, particolarmente in merito a movimentazioni di merci deperibili ed animali in ordine alle quali sono già in elaborazione interessanti iniziative da parte di produttori (avicoli - zootecnici) del Nord Italia.

I benefici economici per il Monfalconese

Come si può rilevare, le problematiche di un aeroporto come Ronchi, che vuole affermarsi più compiutamente sul piano nazionale ed internazionale, non sono semplici ed in queste note ne sono state affrontate soltanto alcune di maggior rilievo. Ma molti presupposti che prima mancavano, sono o stanno per maturare e non è illegittimo o illusorio prospettare per questa nostra unica infrastruttura, un nuovo accelerato sviluppo che consenta allo scalo aereo regionale di servire compiutamente tutte le esigenze del traffico aereo del Friuli - Venezia Giulia e cioè del traffico originante o destinato ai territori di Trieste, Gorizia, Udine e Pordenone, alle località della nostra riviera e principalmente Lignano e Grado, alle nostre località montane di Forni di Sopra, Ravascletto, Sella Nevea, Tarvisio e Piancavallo. Il tutto con un benefico effetto, diretto e indotto, soprattutto a vantaggio dell'economia e della vitalità del territorio Monfalconese.

AEROPORTO DI RONCHI DEI LEGIONARI : 1983

	linea nazionale	charter	dirottamenti	addestramenti	radiomisure, scalo tecnico, ferry	aviazione generale	cargo	TOTALE GENERALE
Aeromobili (rr. + part.)	4.269	360	347	24	222	5.449	3	10.674
Passeggeri (rr. + part.)	221.789	34.346	25.380	—	—	7.161	—	288.676
Merce car. + car. (Kg.)	495.870	—	15.727	—	—	—	13.171	524.768
Posta car. + car. (Kg.)	9.996	—	8.890	—	—	—	—	18.886

o esclusi i transiti)

**AEROPORTO DI RONCHI DEI LEGIONARI : TRAFFICO MERCI
DIVISO PER TIPO DI ATTIVITÀ (1979 - 1983)**

	linea nazionale (kg.)	%	dirottamenti (kg.)	%	cargo (kg.)	%	TOTALE GENERALE MERCI (kg.)	%
1983	495.870	— 10,04	15.727	+ 155,26	13.171	— 81,56	524.768	— 16,54
1982	551.164	— 6,53	6.161	— 12,72	71.400	—	628.725	+ 5,36
1981	589.728	— 0,37	7.059	+ 104,67	—	—	596.787	+ 0,24
1980	591.902	— 21,14	3.449	— 52,26	—	—	595.351	— 21,44
1979	750.544	—	7.224	—	—	—	757.768	—

o esclusi i transiti)

**AEROPORTO DI RONCHI DEI LEGIONARI : TRAFFICO PASSEGGERI
DIVISO PER TIPO DI ATTIVITÀ (1979 - 1983)**

	linea nazionale	%	charter	%	dirottamenti	%	aviazione generale	%	TOTALE GENERALE passeggeri	%
1983	221.789	+ 3,47	34.346	+ 89,94	25.380	+ 133,57	7.161	— 0,67	288.676	+ 15,24
1982	214.339	+ 5,15	18.082	— 11,51	10.866	+ 180,70	7.209	— 12,57	250.496	+ 5,97
1981	203.852	+ 5,14	20.436	— 31,89	3.871	+ 2,54	8.246	+ 22,39	236.405	+ 0,85
1980	193.874	+ 10,14	30.004	— 15,43	3.775	+ 8,60	6.737	+ 6,34	234.390	+ 5,91
1979	176.022	—	35.475	—	3.476	—	6.335	—	221.308	—

o esclusi i transiti)

**AEROPORTO DI RONCHI DEI LEGIONARI : MOVIMENTO AEROMOBILI
DIVISO PER TIPO DI ATTIVITÀ (1979 - 1983)**

	linea nazionale	%	charter	%	dirotta- menti	%	addestra- menti	%	rafformare scalo tec- nico, ferry, cargo	%	aviazione generale	%	TOTALE GENERALE aeromobili	%
1983	4.269	+ 25,00	360	+ 105,71	347	+ 122,43	24	- 90,84	225	+ 77,17	5.449	- 8,41	10.674	+ 5
1982	3.415	+ 4,15	175	- 11,61	156	+ 155,74	262	- 49,80	127	+ 0,79	5.949	- 7,22	10.084	- 4
1981	3.279	- 2,65	198	- 35,30	61	+ 10,91	522	-	126	+ 41,57	6.412	+ 62,20	10.598	+ 34
1980	3.368	+ 15,22	306	- 12,83	55	+ 3,77	-	-	89	- 4,30	3.953	+ 4,63	7.771	+ 1
1979	2.923	-	351	-	53	-	2	-	93	-	3.778	-	7.200	-

AEROPORTO DI RONCHI DEI LEGIONARI: 1974 - 1983

	AEROMOBILI (arr. + part.)	%	PASSEGGERI (arr. + part.)	%	MERCE (scar. + car.) (Kg.)	%	POSTA (scar. + car.) (Kg.)	%
1983	10.674	+ 5,86	288.676	+ 15,25	524.768	- 16,53	18.886	+ 49,1
1982	10.084	- 4,84	250.496	+ 5,97	628.725	+ 5,36	12.663	- 6,4
1981	10.598	+ 36,37	236.405	+ 0,85	596.787	+ 0,24	13.536	+ 188,8
1980	7.771	+ 7,93	234.390	+ 5,91	595.351	- 21,44	4.686	- 42,4
1979	7.200	- 0,67	221.308	+ 5,51	757.768	+ 1,69	8.167	- 14,4
1978	7.248	+ 12,81	209.737	- 7,83	745.134	- 6,60	9.549	+ 20,1
1977	6.425	- 8,74	227.569	+ 9,69	797.867	- 5,08	7.908	+ 629,3
1976	7.041	+ 19,40	207.474	+ 12,12	840.597	+ 5,95	1.084	- 75,1
1975	5.897	- 8,46	185.057	- 5,01	793.453	+ 12,40	4.362	+ 64,1
1974	6.442	-	194.822	-	705.956	-	12.202	-

(Sono esclusi i transiti)