

8.2.6. Condizione di minimo sacrificio delle risorse agricole esistenti	pag. 152
8.3. Analisi del territorio circostante Torino ed individuazione delle aree da sottoporre a confronto	pag. 152
8.4. Caratteristiche delle tre aree individuate	pag. 158
8.4.1. Generalità	pag. 158
8.4.2. Area di Villanova	pag. 159
8.4.3. Area di Vigone	pag. 161
8.4.4. Area di Caselle-Leinì-Lombardore	pag. 164
8.5. Comaprazione le tre aree individuate	pag. 165
8.5.1. Premessa	pag. 165
8.5.2. Costi relativi alle condizioni meteorologiche	pag. 167
8.5.3. Costi relativi alla situazione topografica e geoidrologica	pag. 168
8.5.4. Costi relativi all'accessibilità dell'aeroporto dal bacino di traffico	pag. 169
8.5.5. Costi relativi al valore del terreno ed alla perdita di produzione agricola	pag. 170
8.5.6. Benefici	pag. 172
8.5.7. Conclusioni	pag. 172
9. Aeroporti minori del Piemonte	pag. 179
9.1. Premessa	pag. 179
9.2. Descrizione degli aeroporti e relative infrastrutture	pag. 180
9.2.1. Aeroporto "Aeritalia" (Torino)	pag. 180
9.2.2. Aeroporto di Cerrione (Biella)	pag. 182
9.2.3. Aeroporto "Del Prete" (Vercelli)	pag. 184
9.2.4. Aeroporto "Cappa" (Casale Monferrato)	pag. 186
9.2.5. Aeroporto di Alessandria	pag. 188
9.2.6. Aeroporto "Mossi" (Novi Ligure)	pag. 189
9.2.7. Aeroporto di Levaldigi (Cuneo)	pag. 191
9.2.8. Aeroporto "Cerrina" (Orbassano)	pag. 193
9.3. Il ruolo degli aeroporti minori	pag. 195
9.4. Requisiti degli aeroporti minori	pag. 200
9.5. Prospettive di utilizzo degli aeroporti minori del Piemonte	pag. 201
9.5.1. Premessa	pag. 201
9.5.2. Aeroporto Aeritalia	pag. 203
9.5.3. Aeroporto Cuneo-Levaldigi	pag. 205
9.5.4. Aeroporto di Biella	pag. 208
9.5.5. Aeroporto di Casale	pag. 210
9.5.6. Conclusioni	pag. 211