



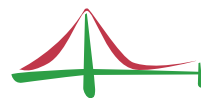
AEROPORTI DELLA PUGLIA QUADERNO



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Regione Puglia



Il quadro d'insieme del sistema aeroportuale pugliese che questo Quaderno fornisce ci permette di effettuare una valutazione che si estende all'assetto complessivo dell'aviazione civile in Italia, evidenziando gli importanti interventi infrastrutturali realizzati.

Il grande piano strategico per potenziare la rete di infrastrutture del Paese è stato uno degli obiettivi principali del Governo per rilanciare l'economia italiana. Approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nel dicembre 2001, il piano ha per obiettivo l'adeguamento dell'offerta del sistema dei trasporti attraverso l'avvio di interventi infrastrutturali sia sulle reti ferroviarie e stradali, sia sui nodi portuali, interportuali ed aeroportuali.

Il programma è supportato dall'impianto normativo della Legge Obiettivo e dovrà essere attuato in un arco temporale di dieci anni e contiene interventi il cui importo globale è pari a 125,8 miliardi di euro

Oltre alle azioni di infrastrutturazione organica del territorio pugliese, contemplati nel Programma prima richiamato, è opportuno ricordare che gli aeroporti della Puglia rientrano, come quelli di altre regioni del Sud Italia, nei benefici previsti da un vasto piano infrastrutturale cofinanziato dall'Unione Europea. Si è proceduto così ad un deciso riassetto del sistema aeroportuale della Puglia.

Il 2004 è stato un anno di svolta per l'intero comparto dell'aviazione civile, segnato da grandi cambiamenti e dal raggiungimento di importanti traguardi, il cui punto focale è stata l'individuazione nell'Enac dell'Autorità nazionale di vigilanza indipendente dai fornitori dei servizi di navigazione aerea.

Con il nuovo assetto l'Enac svolge quale unico ente regolatore e garante dell'uniforme applicazione delle norme, le funzioni di regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea.

Con la liberalizzazione del sistema aereo in Europa le normative comunitarie si sono decisamente orientate verso il raggiungimento di una sempre maggiore efficienza in campo aeroportuale secondo criteri legati alla competitività delle imprese e alle loro performance sul mercato.

In questo ambito la Puglia ha saputo mettersi al passo dell'Europa con risultati d'eccellenza. Lo testimonia in maniera tangibile la nuova aerostazione di Bari, con i suoi alti standard di sicurezza e di confort per i passeggeri, l'innegabile pregio architettonico e funzionale, che ne fanno un'infrastruttura in grado di assicurare il rilancio di un'area naturalmente affacciata sui Balcani e proiettata fino al Mar Nero, lungo il tracciato del Corridoio Transeuropeo 8.

La realizzazione delle infrastrutture è senz'altro passo preliminare e indispensabile per la crescita economica del territorio che le ospita. Se il trasporto aereo ha la virtù di accorciare le distanze e di rendere accessibili rapidamente le aree periferiche, assicurando la continuità territoriale, aeroporti sicuri ed efficienti sono i nodi indispensabili di una rete che deve sempre più andare incontro alle effettive esigenze dei cittadini e penetrare armoniosamente su tutto il territorio.

Pietro Lunardi
Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti



Il sistema aeroportuale italiano nell'Euromediterraneo

Gli aeroporti civili si stanno rapidamente trasformando anche in Italia da esercizi condotti con un'ottica di servizio pubblico sotto la tutela dello Stato, in vere e proprie attività gestite con criteri imprenditoriali. Una trasformazione che investe l'impresa-aeroporto nel suo complesso, dal profilo organizzativo a quello strategico e di sviluppo. I gestori sono diventati così a tutto tondo attori del sistema.

La SEAP, la società che gestisce gli aeroporti della Puglia, ha saputo elaborare un piano di sviluppo di lungo periodo approvato dall'ENAC, il cui obiettivo è la realizzazione di un sistema aeroportuale efficiente, in grado di costituire un volano economico per il territorio. Il sistema aeroportuale pugliese insiste su di un delicato nodo geo-politico, proiettato verso l'area balcanica. In questo senso ha il ruolo di ridurre la perifericità della Puglia con una duplice funzione: di indispensabile aggancio all'Europa continentale e di ponte naturale con i Balcani.

A Bari approda appunto il Corridoio Transeuropeo 8 che si dipana dal porto di Varna sul Mar Nero, attraversando la Bulgaria, la Macedonia, l'Albania e parte della Puglia.

La presenza di un sistema aeroportuale agile, sicuro e moderno è il prerequisito irrinunciabile per restare in Europa, un'Europa i cui confini si ridisegnano di continuo.

L'Italia meridionale si è finalmente attrezzata con un sistema aeroportuale all'altezza delle proprie esigenze, per affrontare le nuove sfide poste dall'allargamento della Comunità europea e la creazione dell'area di libero scambio prevista per il 2010.

Il passo preliminare è la realizzazione delle infrastrutture. In ambito aeroportuale abbiamo già portato a termine opere importanti, rinnovando radicalmente le condizioni di accesso al territorio e rilanciandone le prospettive di sviluppo.

L'inaugurazione della nuova aerostazione di Bari segna una svolta. È l'ingresso nella fase di compimento della ristrutturazione del sistema aeroportuale delle regioni Obiettivo I. Sono questi i risultati di un'accurata attività di programmazione che ha dato corso, con la collaborazione delle Società di gestione aeroportuale, alla definizione progettuale delle opere di potenziamento ed adeguamento, per dare al Paese la possibilità di restare competitivo.

La competitività non si misura più su scala locale. Ma riguarda la crescita comune dei Paesi dell'area del Mediterraneo. La Puglia sarà senz'altro molto più di un interessante laboratorio di esperienze, se attraverso la pianificazione strategica dei programmi continuerà effettivamente a fare sistema, in modo che gli aeroporti regionali diventino il cardine del processo di crescita economica e sociale di un'area d'immenso valore strategico, ponte fra il Mediterraneo e il Mar Nero.

Vito Riggio
Presidente dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile



L'intero sistema operativo di ENAV ha come vincolo il "prerequisito della sicurezza" e la Società è tenuta a prestare i propri servizi in condizioni di economicità assicurando la fluidità del traffico aereo con un costante impegno a migliorare affidabilità ed efficacia.

Gli investimenti sono fondamentali in questo settore. Servono infatti ad implementare i sistemi tecnologici in grado di mantenere inalterati gli standard di sicurezza a fronte di un incremento della domanda. Lo scenario europeo previsto a medio termine indica che entro il 2010 si avrà complessivamente un raddoppio del traffico rispetto ai livelli del 1995.

La domanda è quindi tornata prepotentemente a crescere dopo la battuta di arresto degli scorsi anni.

Il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha deliberato, per il periodo 2003-2007, un rilancio degli investimenti per l'ammodernamento di tutti gli impianti, impegnando risorse per più di 1.150 milioni di euro.

Anche in Puglia ENAV ha come obiettivo primario quello di bilanciare correttamente il previsto incremento della domanda di traffico e la necessità di garantire l'ottimizzazione dei livelli di capacità dello spazio aereo in condizioni di sicurezza. Per questo abbiamo destinato 24,5 milioni di euro per l'ammodernamento dei sistemi radar, delle comunicazioni e delle infrastrutture, che si aggiungono ai 29 milioni di euro stanziati negli anni precedenti per l'ammodernamento dei sistemi di comunicazione T/B/T dei sistemi di luci AVL, per le opere civili relative al radar di Brindisi e l'ammodernamento delle radioassistenze alla navigazione.

Maggiore capacità e flessibilità sono anche obiettivi propedeutici alla sfida che i Providers europei si troveranno ad affrontare per la realizzazione del "Cielo Unico Europeo" e per la creazione di uno spazio aereo integrato, non più definito dai confini nazionali.

Il ruolo che la Puglia sta sempre più assumendo è quello di punto di riferimento per i paesi del Mediterraneo nel campo della gestione del traffico aereo.

ENAV ha investito molto sul ruolo trainante dell'Italia nel nuovo mercato e ha stipulato diversi accordi di collaborazione con altri Service Providers del Mediterraneo partecipando e promuovendo molteplici progetti internazionali con lo scopo di strutturare lo spazio aereo secondo criteri di sempre maggiore funzionalità, efficienza ed economicità.

In Puglia oltre alla gestione del traffico aereo sui tre aeroporti di Bari, Foggia e Grottaglie, ENAV ha collocato, a Brindisi, uno dei quattro Centri di Controllo d'Area, recentemente ampliato e ristrutturato e dotato di tecnologie all'avanguardia; una struttura operativa che assiste ogni anno 300.000 voli, con punte di traffico estive giornaliere superiori ai 1.200 movimenti.

Gen. Bruno Nieddu
Presidente di ENAV S.p.A.



Regione Puglia



Dal punto di vista del trasporto aeroportuale la Puglia, per la sua particolare collocazione geografica nazionale e internazionale, si prospetta come una regione con una doppia funzione. La prima di tipo terminale, in virtù del suo essere l'appendice più orientale del Paese, parte conclusiva della dorsale adriatica. La seconda di tipo passante, perché contemporaneamente la nostra regione costituisce la proiezione naturale dell'Europa verso i Balcani e il vicino Oriente.

Da qui l'obiettivo al centro delle politiche per i trasporti della Regione Puglia si manifesta nella necessità di creare un sistema integrato tra mezzi di comunicazione terrestri, marittimi e in questo caso aerei.

Ormai da diversi anni chi parte o arriva in Puglia verso o da destinazioni di medio e lungo raggio preferisce l'aereo come mezzo di trasporto. Una realtà inconfutabile che viene confermata dall'aumento costante ed esponenziale del numero dei passeggeri in transito negli scali di Bari e Brindisi, secondo i dati elaborati dalla nostra Società di Esercizio Aeroporti di Puglia SpA.

E a questo proposito è d'obbligo citare l'apertura al traffico civile del nuovo aeroporto internazionale di Bari Palese, un'opera che concorrerà sicuramente all'avvio di un nuovo modello di sviluppo economico della nostra regione. Così come i lavori di riqualificazione e ammodernamento del terminal aereo Papola Casale di Brindisi, già insignito della certificazione da parte dell'Enac.

Per non parlare dello scalo di Grottaglie, in provincia di Taranto, interessato da un massiccio programma di potenziamento da pochi mesi avviato in vista della realizzazione di uno stabilimento della Alenia per la costruzione delle fusoliere e di altri componenti del nuovo colosso dell'aria 787 Dreamliner della Boeing.

Mentre per l'aeroporto Gino Lisa di Foggia, attualmente utilizzato come scalo per i collegamenti via elicottero con le Isole Tremiti, sono in fase di progettazione i lavori di adeguamento delle infrastrutture di volo, in attesa di un rilancio complessivo dello scalo dauno.

Tutto questo per ridurre le distanze tra Puglia, Europa e i Paesi dell'Est e permettere alla nostra regione di poter "volare alto" e di offrirsi al meglio alla domanda di trasporto aereo domestica e internazionale.

Nichi Vendola
Presidente della Regione Puglia

INDICE

Aeroporti - Regione Puglia	p. 6
I piani territoriali di area vasta	p. 8
La società di gestione	p. 10
Il nuovo Logo	p. 13
Aeroporto di Bari - Palese	p. 14
<i>La storia</i>	p. 16
<i>L'aeroporto oggi</i>	p. 17
<i>Scheda servizi aeroporto</i>	p. 20
<i>La nuova aerostazione</i>	p. 22
<i>Programma Attuativo</i>	p. 29
<i>ENAV Spa a Bari</i>	p. 32
Aeroporto di Brindisi - Papola Casale	p. 34
<i>La storia</i>	p. 36
<i>Scheda servizi aeroporto</i>	p. 37
<i>Il progetto</i>	p. 38
<i>Programma Attuativo</i>	p. 39
<i>ENAV Spa a Brindisi - Il Centro di Controllo di Area</i>	p. 42
<i>La storia</i>	p. 44
Aeroporto di Foggia	p. 46
<i>La storia</i>	p. 48
<i>Programma Attuativo</i>	p. 49
<i>Scheda servizi aeroporto</i>	p. 50
<i>ENAV Spa a Foggia</i>	p. 52
Aeroporto di Taranto - Grottaglie	p. 54
<i>La storia</i>	p. 56
<i>Programma Attuativo</i>	p. 57
<i>Il progetto</i>	p. 58
<i>ENAV Spa a Taranto - Grottaglie</i>	p. 60
Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Aereo	p. 62



RODI GARGANICO

A14 - AUTOSTRADA ADRIATICA

AEROPORTO FOGGIA
GINO LISA

MANFREDONIA

FOGGIA

SS16

SS16

CANOSA DI PUGLIA

AEROPORTO INTERNAZIONALE
BARI-PALESE

BARI

MELFI

SS96

A14 - AUTO

ALTAMURA

POTENZA

MATERA

REGIONE PUGLIA

AEROPORTI



Bari
Brindisi
Foggia
Grottaglie



I PIANI TERRITORIALI DI AREA VASTA

I piani territoriali di area vasta sono uno strumento di pianificazione integrata di sviluppo, idoneo a valutare e soddisfare le effettive esigenze di traffico. I piani territoriali sono le premesse, in sede di programmazione, perché il sistema aeroportuale diventi il fulcro della crescita economica e sociale della Puglia.

L'aereo rappresenta la modalità di trasporto più efficiente per assicurare collegamenti rapidi con il resto d'Italia, ma anche con l'Europa continentale e con i paesi del Mediterraneo e dei Balcani.

In passato il sistema aeroportuale pugliese, a causa delle sue carenze nelle infrastrutture e nei collegamenti, non ha soddisfatto in pieno le aspettative di crescita economica e sociale di un territorio che si è sempre

distinto per uno spiccato dinamismo.

Di qui la decisione della SEAP, la società di gestione del sistema aeroportuale regionale, di dotarsi di uno strumento di pianificazione che interpreti al meglio le esigenze di sviluppo della Puglia.

Tale strumento, concepito in stretta collaborazione con l'Enac, può essere considerato a tutti gli effetti un prototipo nel campo della pianificazione strategica degli aeroporti italiani.

Nella prima parte il documento è incentrato sulla ricognizione sistematica delle caratteristiche della domanda e dell'offerta, tenendo conto anche del coinvolgimento degli Enti locali e delle diverse realtà del mondo imprenditoriale.

Ne scaturisce uno scenario di sviluppo che individua



in maniera precisa gli interventi necessari, sia di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che dei collegamenti aerei.

Questo strumento di “decision-making” si caratterizza quale mezzo essenziale per definire le caratteristiche di intervento, le fonti di finanziamento e le strategie di collaborazione con l’insieme delle forze presenti sul territorio.

La programmazione degli interventi di potenziamento infrastrutturale, correlata all’evoluzione dei flussi di traffico, costituisce il presupposto essenziale per il mantenimento dei massimi livelli nella sicurezza e nella qualità dei servizi. L’adozione di adeguati strumenti di programmazione consentirà, con verifiche periodiche, di evidenziare possibili scostamenti rispetto agli obiettivi prefigurati e di individuare le azioni correttive da adottare.

I Piani Territoriali sono propedeutici ai Piani Regolatori aeroportuali e definiscono le linee strategiche di interesse regionale. Scopo principale dei Piani Territoriali è quello di tracciare le linee guida per lo sviluppo delle diverse strutture, operando scelte programmatiche sul territorio evitando il rischio di decisioni non rispondenti alle previsioni. L’intenzione è quella di soddisfare la domanda di trasporto prevista in termini tecnicamente ed economicamente realizzabili, tenendo conto delle esigenze di tutela dell’ambiente. Le linee-guida così definite costituiscono di fatto un preciso riferimento per uno sviluppo coordinato delle strutture nel breve periodo. Nel medio-lungo termine le linee-guida potranno essere modificate in funzione dei volumi di traffico effettivamente registrati e delle performance economico-finanziarie del settore.

Particolare attenzione viene inoltre rivolta:

- alla possibilità di realizzare ed accrescere l’integrazione tra i diversi sistemi di trasporto, per far fronte

alle esigenze dell’utenza nei modi economicamente più convenienti;

- alla creazione di nodi intermodali in cui l’aeroporto continua a svolgere un ruolo essenziale e complementare con le altre modalità di trasporto.

I piani territoriali di area vasta trattano con particolare attenzione gli aspetti connessi all’estensione del sedime aeroportuale, sia per la parte destinata all’attività aerea vera e propria, sia per quella destinata ad attività di supporto e complementari. Tracciano così uno schema di utilizzazione funzionale delle aree comprese nel territorio circostante l’aeroporto.

L’indifferibile esigenza di realizzare un migliore assetto infrastrutturale ed urbanistico degli aeroporti di Bari e Brindisi, ha spinto la SEAP ad adottare strumenti di pianificazione strategica in grado di assecondare le legittime istanze di sviluppo, da attuarsi secondo rigorose regole di compatibilità e sostenibilità ambientale.

Una prima azione si è concretizzata nel Master Plan del Sistema aeroportuale della Puglia (MPA), realizzato dalla società di gestione degli aeroporti pugliesi in collaborazione con l’Enac.

La Regione Puglia ha deciso di recepire integralmente tale documento nel proprio Piano trasporti, con un asset aeroportuale incentrato sui quattro aeroporti del sistema, individuando per ognuno di essi le specifiche dinamiche di sviluppo e la necessaria integrazione con le altre modalità di trasporto.

I piani territoriali propedeutici ai piani regolatori degli aeroporti di Bari e Brindisi, che dovranno essere resi operativi dai rispettivi comuni, mediante la predisposizione di una variante al Piano Regolatore Generale, rappresentano la naturale estensione ed evoluzione di questo procedimento di programmazione strategica.

LA SOCIETA' DI GESTIONE

La S.E.A.P. - Società Esercizio Aeroporti Puglia - S.p.A., nasce nel 1984 allo scopo di gestire gli scali del sistema aeroportuale pugliese (Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie).

Obiettivo della SEAP è la realizzazione e la gestione di un sistema aeroportuale moderno ed efficiente, con standard di servizio ad alto livello, perfettamente integrato con il territorio ed in grado di favorire un armonico processo di crescita economico-sociale della Puglia.

Attualmente al capitale sociale pari a 7.750.000 euro e sottoscritto quasi totalmente dalla Regione Puglia, partecipano con quote minoritarie anche altri Enti territoriali ed economici.

La SEAP ha ottenuto la concessione quarantennale per la gestione degli aeroporti pugliesi con decreto interministeriale il 6 marzo 2003, dopo la positiva analisi da parte dell'Enac del documento programmatico degli investimenti previsti al 2047. Il master plan degli aeroporti pugliesi ha consentito di programmare e realizzare quei progetti infrastrutturali idonei a garantire condizioni operative nel rispetto dei più

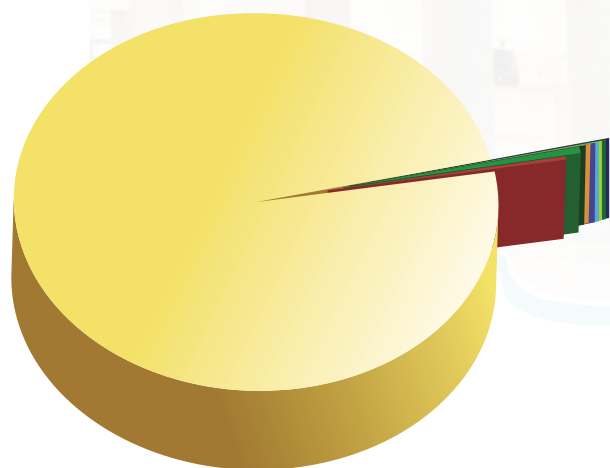
stringenti livelli di sicurezza, in linea con la normativa internazionale dell'ICAO.

La crescita del traffico oltre a indurre l'adeguamento delle infrastrutture dal punto di vista della loro capacità, ha comportato la necessità di un innalzamento degli standard di sicurezza, intesa sia come sicurezza del passeggero da minacce esterne che delle operazioni di volo. In tale ambito il *Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti* elaborato dall'Enac conformemente all'*Annesso 14* dell'ICAO, introduce norme rigorose a garanzia della sicurezza aeroportuale.

La società di gestione ha nel *Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti* la normativa di riferimento per poter ottenere il *Certificato di aeroporto*. Il *Certificato*, rilasciato dall'Enac, attesta che l'aeroporto dal punto di vista delle infrastrutture, degli impianti, delle procedure operative e del profilo aziendale del gestore è conforme ai requisiti previsti dalla normativa internazionale contenuta nell'*Annesso 14* dell'ICAO.

L'aeroporto di Bari è stato certificato, in seguito alla

COMPOSIZIONE AZIONARIA



99,411 %	Regione Puglia
0,400 %	Camera di Commercio di Taranto
0,059 %	Camera di Commercio di Bari
0,002 %	Camera di Commercio di Lecce
0,004 %	Camera di Commercio di Brindisi
0,009 %	Provincia di Foggia
0,002 %	Provincia di Brindisi
0,059 %	Provincia di Bari
0,040 %	Comune di Bari
0,013 %	Comune di Brindisi



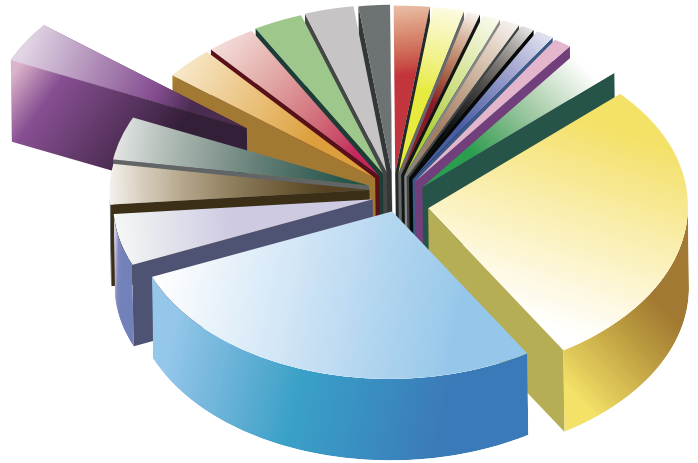
La SEAP nel 2004

Nel 2004 gli Aeroporti di Puglia hanno sviluppato il 2,2 % del traffico Nazionale (2,6 Milioni di Unità di Traffico su un Totale di 116,7 Milioni) il 70% del quale concentrato sull'Aeroporto di Bari.

28 %	Aeroporti di ROMA
27 %	SEA Milano
5 %	Venezia
4 %	Catania
4 %	Napoli
4 %	Bergamo
3 %	Palermo
3 %	Torino
3 %	Aeroporti del Garda (VR-BS)
3 %	Bologna
2 %	Aeroporti di Puglia
2 %	Cagliari
2 %	Pisa
1 %	Olbia
1 %	Firenze
1 %	Lamezia Terme
1 %	Genova
1 %	Treviso
1 %	Alghero
3 %	Altri <1 Milione

11° posto in Italia con oltre 2,5 mil. di passeggeri e 5000 tonn. di merce

TRAFFICO AEREO IN ITALIA



Dati in Unità di Traffico, pari a Passeggeri + Quintali di Merce



conclusione positiva dell'istruttoria del team ispettivo dell'Enac, nel mese di novembre 2004.

Si è anche concluso con esito positivo a luglio 2005 l'iter per la certificazione dell'aeroporto di Brindisi.

La SEAP opera con particolare attenzione per porre in essere interventi adeguati per pervenire al definitivo sviluppo del trasporto aereo nella regione. Uno sviluppo che non è il solo potenziamento di strutture e collegamenti. E' anche crescita del patrimonio aziendale, degli uomini e donne che di esso fanno

parte. E' soprattutto il maturare di un atteggiamento di rinnovata cura nei confronti del cliente, garantendo non solo il miglioramento degli standard qualitativi ma anche la sicurezza aeroportuale.

Naturale evoluzione di tale studio, i Piani Territoriali di Area Vasta - propedeutici ai piani regolatori aeroportuali - hanno armonizzato gli scenari delineati con il contesto territoriale, individuando i tempi e le modalità degli interventi di potenziamento delle strutture aeroportuali.

Il nuovo logo



AEROPORTI DI PUGLIA

Pensato come segno grafico semplice ed elegante
il nuovo logo vuole valorizzare due elementi
simbolo della Puglia: l'aria e la terra.



Il logo degli Aeroporti di Puglia:
unico, fortemente riconoscibile,
emblema di una terra culla di civiltà
nodo geografico di riferimento nel Mediterraneo.

AEROPORTO DI BARI - PALESE





La Storia

L'aeroporto di Bari Palese era originariamente un aeroporto militare, successivamente aperto al traffico commerciale, utilizzando come aerostazione un edificio dell'area militare, non senza difficoltà per le operazioni di imbarco e di sbarco. Negli anni sessanta Alitalia operava sullo scalo collegando il capoluogo pugliese con Roma, Catania, Palermo. Sulla dorsale adriatica operavano inoltre dei voli per Taranto, Ancona e Venezia. In seguito si aggiunse anche un volo internazionale per Tirana, che fu rilevato insieme con gli altri collegamenti dalla ATI, che utilizzava aeromobili Fokker 27. Quando l'ATI iniziò ad operare con DC 9/30 si rese indispensabile l'allungamento della pista. Nel 1979 fu inaugurata la pista attuale, consentendo così una crescita del traffico nonostante il persistere dell'utilizzo degli edifici militari adibiti ad aerostazione.

È del 1981 la realizzazione di una nuova infrastruttura prevista come terminal cargo, ma in realtà utilizzata come aerostazione passeggeri.

In occasione dei mondiali di calcio del 1990 la pista è stata allungata e l'aerostazione ampliata, con l'aggiunta in seguito di un piano superiore. La vecchia aerostazione assunse così la sua fisionomia odierna: un parallelepipedo di 3800 metri quadrati suddiviso in zona arrivi e zona partenze. Nonostante l'ampliamento l'aerostazione era insufficiente per i flussi di traffici in continua crescita. Nel marzo del 2000 sono stati inaugurati i lavori per la costruzione della nuova aerostazione, terminati a marzo 2005.



L'AEROPORTO OGGI

Opere realizzate	
Superficie Aerostazione	28.832 mq
Piazzale sosta aeromobili	91.600 mq
Area commerciale	5.400 mq
Area amministrativa	4.050 mq
Area tecnica	4.050 mq
Biglietterie	5
Banchi check-in	34
Portali metal detector	5
Sistemi d'ispezione radiogena	5
Sale imbarco	9
Pontili d'imbarco	4
Nastri di consegna bagagli	5
Parcheggio multipiano	768 posti
Massima capacità passeggeri	2.800.0000 /anno
Picco punta oraria	1400 pax/ora

Tipologia	Aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale
Codice ICAO	LIBD
Codice IATA	BRI
Altezza slm	58,41 mt.
Posizione	6 NM W di Bari (11 km dalla città)
Coordinate geografiche	41°08'17" N, 16°45'54"E
Sedime	200 ha
Agibilità	H24
Piste	RWY 07/25 dim. 2440 mt. X 45 mt.
Categoria antincendio	7° ICAO
Assistenze luminose	ABN/IBN, SALS
Radioassistenze	VDF, VOR/DME, LO, ILS, GP, OM, MM
Gestione	SEAP

Legenda:

SALS: sistema di avvicinamento luminoso semplificato

ABN: faro aerodromo direzionale

IBN: faro di identificazione

ILS: sistema di atterraggio strumentale

VDF: radiogoniometro ad altissima frequenza

VOR: radiosentiero omnidirezionale (T-VOR=VOR terminale)

DME: apparato misuratore di distanza

LO: radiofaro locatore esterno

GP: sentiero di discesa

OM: marker esterno

MM: marker intermedio



ACCETTAZIONE
CHECK-IN

ACCETTAZIONE
CHECK-IN

E

B

B

ACCETTAZIONE
CHECK-IN

STANA

EGLI
C'



BUONA ABBONATA
C'ANDENTE
E LA NOSTRA CASH
PSPETTORIA
E FULLY RESPECTIVE.

AEROPORTI DI PUGLIA

TELENO

TELENO

ACCESSIONE
CHECKIN

A

SCHEDA SERVIZI AEROPORTO

SERVIZI AI PASSEGGERI

Informazioni, Biglietteria, Bagagli, Parcheggio, Bus, Autonoleggio, Taxi, Cargo, Totem web point, Area Wireless, Banca, Cambio.

Negozi:

5 punti di ristoro, libreria, edicola, tabacchi, editoria, elettronica, giochi, abbigliamento, pelletteria, merchandising sportivo, cosmesi, telefonia mobile, enogastronomia, bigiotteria, prodotti dolciari, articoli per ufficio, da viaggio, travel retail, duty free, gioielleria.

PARCHEGGI AUTO

Parcheggio multipiano

Piano Terra: n° 229

1° Piano: n° 250

2° Piano: n° 270

Parcheggi riservati ai passeggeri diversamente abili:

n° 16 piano Terra

Posti in Totale: n° 3.000

COLLEGAMENTI

Autobus Amtab n° 16 per/da centro città (piazza Moro)

Autobus Tempesta per/da stazione centrale

Taxi, radio taxi tel 080 5543333

Radio taxi satellitare Apulia taxi tel. 080 5346666

TELEFONI

Informazioni tel. 080 5800200

Biglietteria SEAP tel. 080 5800204

Telecheck-in tel. 800 949 944

ENAC/Direzione Aeroportuale tel. 080 5361400

ENAV tel. 080 5859009

Polizia di Frontiera tel. 080 5857611

Guardia di Finanza BARI

Uff. Amm.vo tel. 080 5316156

Uff. arrivi internazionali tel. 080 5301243

Agenzia delle Dogane tel. 080 5316196

Carabinieri tel. 080 5456435

Croce Rossa tel. 080 5370512

Pronto Soccorso Aeroportuale tel. 080 5788027

Ufficio Lost & Found SEAP tel. 080 5800224

Ufficio Lost & Found Alitalia tel. 080 5315411

SITO INTERNET

www.aeroportidipuglia.it

VETTORI

ADA AIR

numero prenotazioni 080 531 6201

ALPIEAGLES

numero verde 899 899 844

ALITALIA

prenotazioni nazionali 848 865 641

prenotazioni internazionali 848 865 642

AIRDOLOMITI

centro prenotazioni 199 400 044

AIRONE

numero verde 848 848 880



**BLU-EXPRESS**

numero prenotazioni 899 199 034

BRITISH AIRWAYS

centro prenotazioni 199 712 266

CLUBAIR

centro prenotazioni 02 801581

HAPAG-LLOYD EXPRESS

centro prenotazioni 199 192 692

LUFTHANSA

centro prenotazioni 199 400 044

MYAIR.COM

numero verde 899 500 060

RYANAIR

numero verde 899 500 058

VOLAREWEB.COM

numero verde 899 700 007

IBERIA

call center 902 400 500

LUXAIR

call center +532 24 56 42 42

HELVETIC.COM

call center 02 696 826 84

SN BRUSSELS AIRLINES

check-in 02 696 82 364

PRINCIPALI COLLEGAMENTI**Nazionali**

Milano Linate, Milano Malpensa, Roma, Torino,
Trapani, Venezia, Verona

Internazionali

Barcellona, Bucarest, Colonia, Londra, Lussemburgo,
Monaco, Parigi, Stoccarda, Timisoara, Tirana

La nuova aerostazione

Il nuovo Aeroporto Internazionale di Bari si candida a divenire a pieno titolo un elemento trainante del processo di sviluppo di un'area caratterizzata da un forte dinamismo imprenditoriale ed economico.

Dal 31 marzo 2005 Bari dispone di una nuova aerostazione passeggeri che si sviluppa su circa 30.000 metri quadrati distribuiti su cinque livelli. Realizzata secondo i più rigorosi standard di sicurezza ed efficienza operativa, l'aerostazione si segnala per i pregi estetici e funzionali che ne fanno una delle più importanti strutture del panorama aeroportuale italiano.

Oltre alla nuova aerostazione l'aeroporto di Bari può contare su infrastrutture di volo - piazzali di sosta per gli aeromobili, pista e via di rullaggio - che nel corso degli ultimi anni sono state oggetto di un radicale processo di riqualificazione e potenziamento.

Il processo di ampliamento e di qualificazione delle infrastrutture dell'aeroporto di Bari è avvenuto parallelamente al costante incremento del traffico



passeggeri registrato nel corso degli ultimi anni grazie al potenziamento della rete dei collegamenti nazionali, ma soprattutto in conseguenza dell'avvio di collegamenti di linea con le principali destinazioni europee (Londra, Parigi, Monaco, Stoccarda, Colonia) e con aree che si stanno affacciando in maniera sempre più significativa sullo scenario economico del vecchio continente (Romania ed Albania).

La realizzazione del nuovo aeroporto di Bari non è che una delle tappe del processo di crescita che investe l'intero sistema aeroportuale pugliese.

Tale attività, resa possibile dall'attuazione di strumenti di pianificazione strategica e di programmazione economica realizzati da SEAP e recepiti nel Piano Regionale dei Trasporti adottato dalla Regione Puglia, prevede investimenti, inseriti nell'Accordo di

		2002	Var. %	2003	Var. %	2004	2005 (gen-set)
Movimenti aeromobili	Traffico Commerciale	-		20.271		22.603	15.898
	Aviazione Generale	-		3.181		3.021	3.605
	Totale	21.993	+6,63	23.452	+9,26	25.624	19.503
Movimenti passeggeri	Traffico Commerciale	-		1.438.029		1.722.523	1.235.327
	Aviazione Generale	-		7.222		7.966	n.d.
	Totale	1.248.075	+15,80	1.445.251	+19,74	1.730.489	1.235.327
Movimenti cargo		4.898 *	-23,99	3.723*	+14,50	4.263*	3.333*

* tonnellate

Dati forniti dalla Direzione Analisi Economiche Enac

Programma Quadro Trasporti sottoscritto nel 2003, per circa 300 milioni di Euro.

La progettazione della nuova aerostazione passeggeri ha preso le mosse da una concezione innovativa dell'aeroporto, non più considerato come semplice luogo di imbarco e sbarco, bensì come una macchina complessa e diversificata, dotata di opportuni servizi ausiliari e integrativi. Un'attenzione particolare è stata riservata a facilitare l'accessibilità delle strutture, secondo criteri di ergonomia e di funzionalità che hanno tenuto conto dell'abbattimento delle barriere architettoniche.

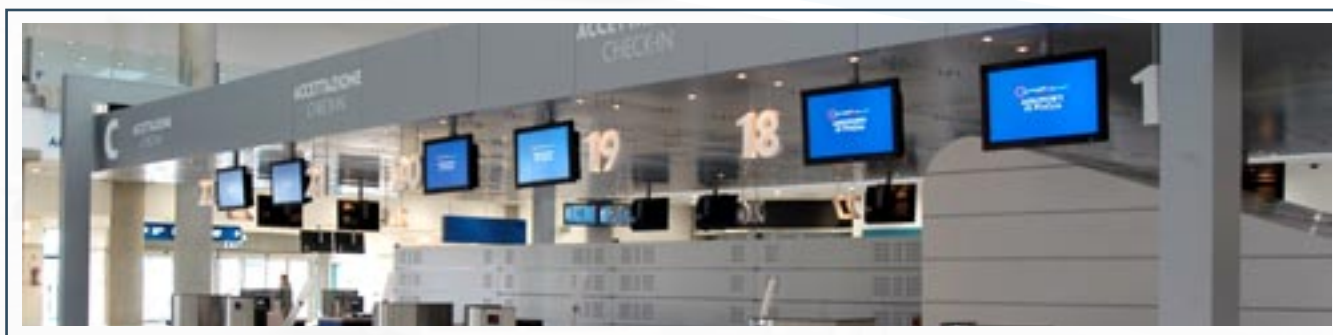
In linea con le tendenze più moderne della progettazione aeroportuale, la nuova aerostazione consente una netta separazione dei flussi passeggeri: si sviluppa su due piani, uno per le partenze e uno per gli arrivi. Il mezzanino rientra in questa concezione degli spazi aeroportuali articolati su più livelli e ha

la funzione di agevolare il transito dei passeggeri, rendendolo più fluido e sicuro.

La ripartizione interna della pianta dell'aerostazione è stata elaborata secondo canoni classici, semplici e rigorosi. E' strutturata secondo un modello tradizionale di assi perpendicolari, che si sviluppano da est ad ovest in un ideale decumano e da nord a sud sulla direttiva del cardo.

Il gioco ortogonale fra decumano e cardo crea un cannocchiale di grande visibilità e di pregevole effetto, con una fuga prospettica ariosa ed aperta.

Una fascia orizzontale posta sopra le pareti vetrate richiama i colori caratteristici della Puglia, facendo della nuova aerostazione un ponte ideale fra il passato e il futuro, un importante tramite fra la tradizione e l'innovazione inserito in un paesaggio cromatico familiare, simbolo di accoglienza.

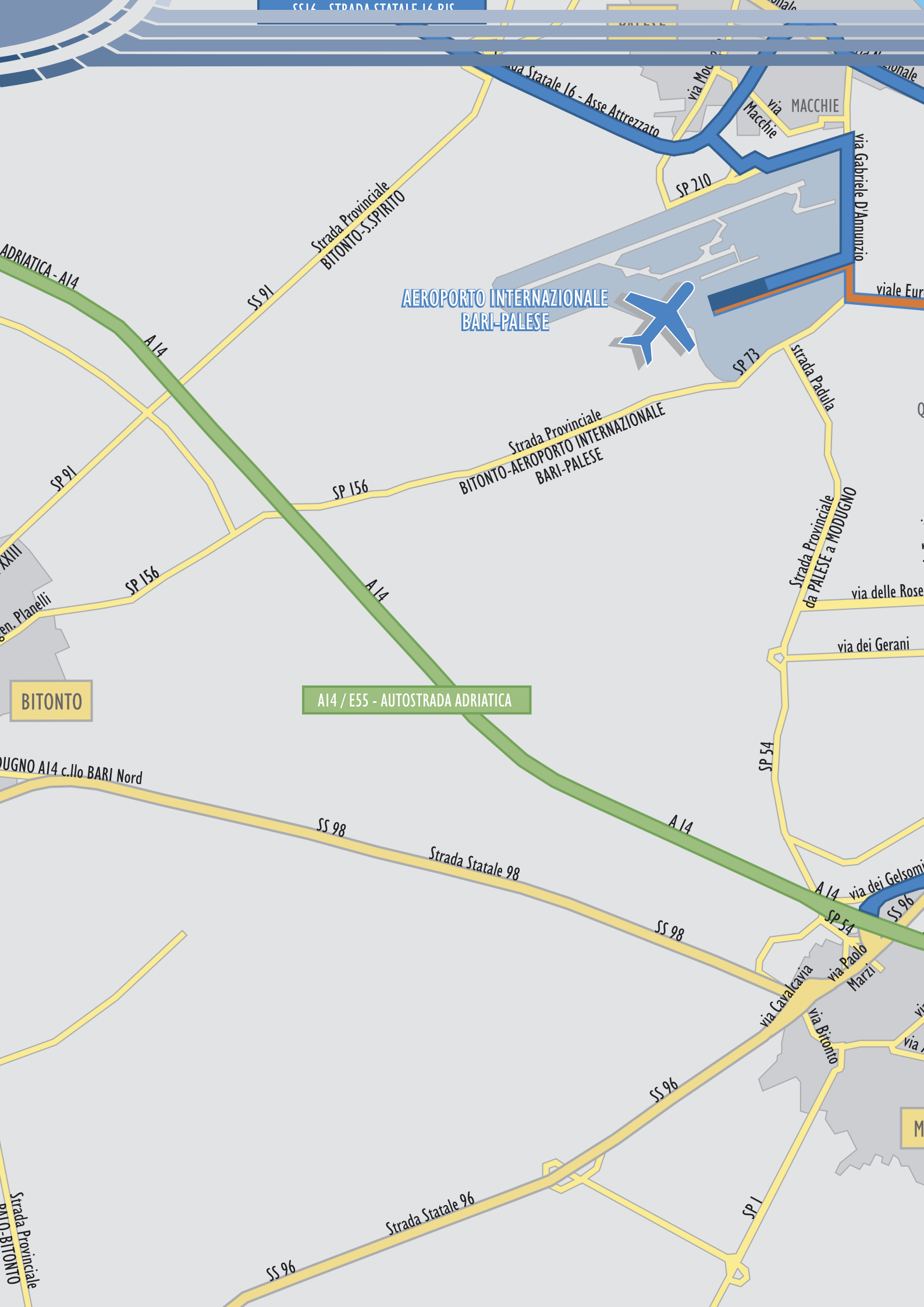


In linea con le tendenze più moderne della progettazione aeroportuale, la nuova aerostazione consente una netta separazione dei flussi passeggeri: si sviluppa su due piani, uno per le partenze e uno per gli arrivi.

An aerial photograph of an airport terminal and tarmac. The terminal building is a large, modern structure with a grey roof and white facade, featuring several glass-enclosed sections. It is connected to a long pier with multiple jet bridges. The tarmac area is marked with red and yellow lines, indicating construction or maintenance zones. Two large commercial aircraft are visible on the tarmac. In the foreground, there is a multi-lane highway with a flyover bridge, a parking lot, and a circular road. The overall scene depicts a complex and modern airport infrastructure.

**Una concezione innovativa dell'aeroporto,
non solo luogo di imbarco e sbarco,
ma macchina complessa e diversificata.**





AEROPORTO INTERNAZIONALE BARI-PALESE



A14 / E55 - AUTOSTRADA ADRIATICA

BITONTO

SS 91 Strada Provinciale BITONTO-SPIRITO

SP 156 Strada Provinciale BITONTO-AEROPORTO INTERNAZIONALE BARI-PALESE

Strada Provinciale da PALESE a MODUGNO

SS 98 Strada Statale 98

SS 96 Strada Statale 96

ADRIATICA - A14

A14

A14

A14

A14

SP 210

SP 73

SP 54

SS 96

SS 96

SP 91

SP 156

SP 156

via dei Gerani

via delle Rose

viale Eur

via Gabriele D'Annunzio

via Macchie

MACCHIE

via M...

Strada Statale 16 - Asse Attrezzato

via Bitonto

via Cavalcavia

via Paolo Marzi

via dei Gelsomi

SS 96

via

via

via

Ben. Planelli

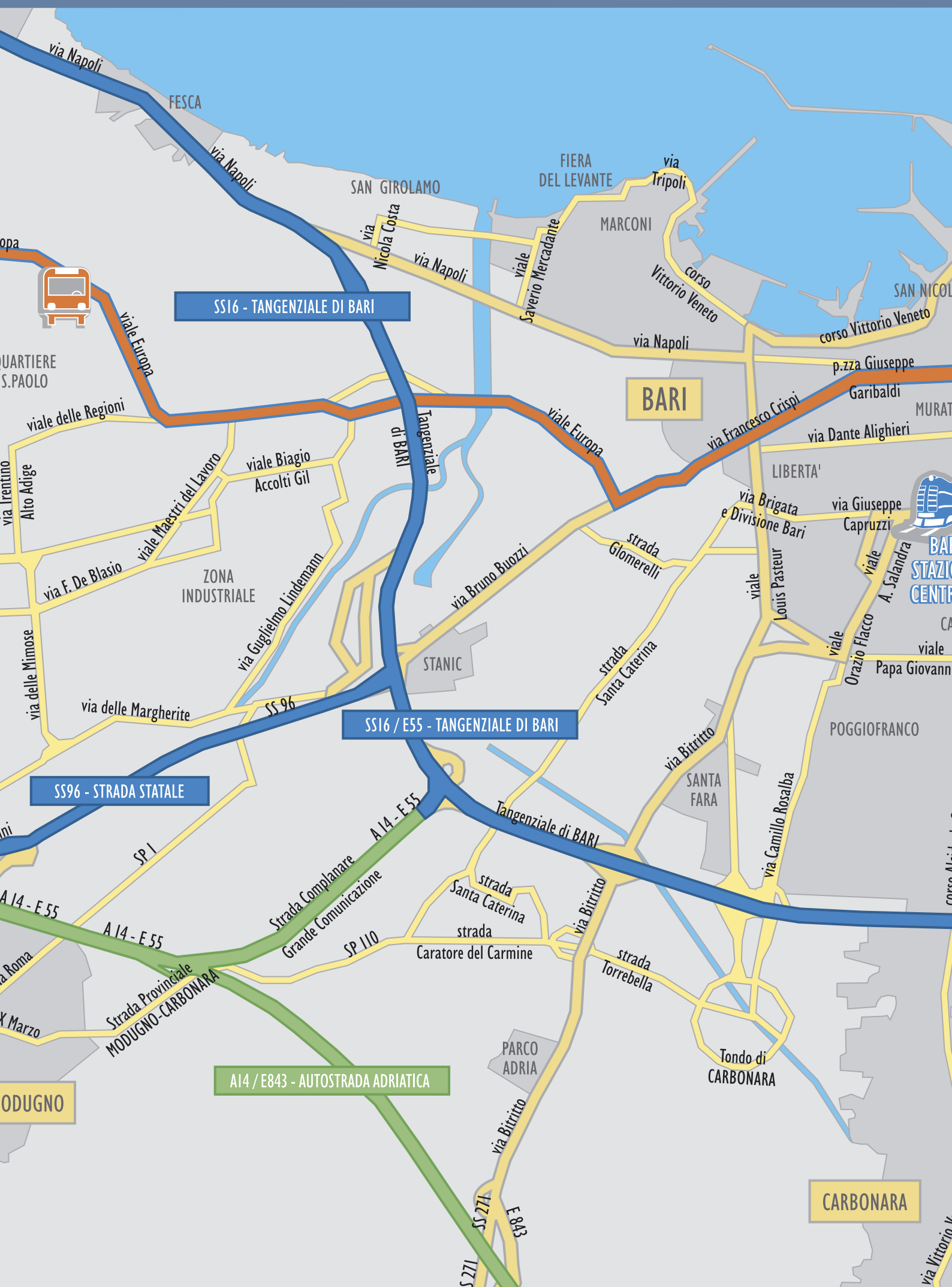
MODUGNO A14 c.llo BARI Nord

Strada Provinciale PATO-BITONTO

XXIII

M

BARI - PALESE



SS16 - TANGENZIALE DI BARI

SS16 / E55 - TANGENZIALE DI BARI

SS96 - STRADA STATALE

A14 / E843 - AUTOSTRADA ADRIATICA

BARI

BARI STAZIONE CENTRALE

MODUGNO

CARBONARA



PROGRAMMA ATTUATIVO APQ TRASPORTI

Titolo Intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione
Nuova aerostazione passeggeri	54,347	Eseguito
Ampliamento piazzali sosta aeromobili	19,347	Eseguito
Opere di mitigazione d'impatto ambientale e sistemazione a verde	2,500	Eseguito
Parcheggio multipiano	10,000	Eseguito
Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva	2,000	Appaltato
Sistema sicurezza protezione perimetrale attiva e passiva	1,800	Eseguito
Sistema controllo 100% bagagli stiva (Vecchia aerostazione)	0,800	Eseguito
Adeguamento e completamento strada perimetrale	0,400	In corso di appalto
Impianto smaltimento acque meteoriche	2,000	In corso di appalto
Impianti di depurazione e smaltimento bottini di bordo	0,500	Eseguito
Segnaletica luminosa verticale standard ICAO per le aree di manovra	0,355	Eseguito
Adeguamento safety al codice E ICAO pista di volo e via di circolazione	1,650	Appaltato
Ristrutturazione Caserma Vigili del Fuoco	1,000	In corso di progettazione
Realizzazione impianto fotovoltaico	2,000	In corso di progettazione
Interventi di riqualifica della pavimentazione della pista di volo 07/25	0,759	In corso di appalto
Sistemi gestione informatizzata	4,500	Eseguito
Adeguamento infrastrutture di volo ed impianti, prolungamento pista rwy 07/25, via di rullaggio e bretella di collegamento	8,000	In corso di progettazione
Ampliamento piazzale sosta aeromobili est e ovest	10,000	In corso di progettazione



L'aerostazione lato aria: notte (sopra) e giorno



Il nuovo parcheggio multipiano



Aeroporto di Bari

ENAV fornisce sull'aeroporto di Bari i servizi di controllo d'aerodromo (TWR) per la gestione dei movimenti al suolo degli aeromobili, dei decolli e degli atterraggi ed il servizio di Avvicinamento (APP- approach) per la gestione di tutto il traffico in avvicinamento nonché del traffico in allontanamento dall'aeroporto dopo la prima fase del decollo. ENAV fornisce inoltre il servizio AIS (informazioni aeronautiche), il servizio Met (meteorologia) e il servizio di Allarme.

Movimenti Aerei

Sull'aeroporto di Bari, ENAV gestisce 36.000 movimenti circa l'anno, tra decolli, atterraggi e sorvoli, con medie di 100 movimenti giornalieri. La domanda di traffico è in continuo aumento: nel 2004 c'è stato un incremento pari al 9% circa rispetto al 2003.

Dati Tecnici

ENAV ha deliberato l'ammodernamento tecnologico



dell'impianto prevedendo il rifacimento strutturale e tecnologico della torre di controllo, la costruzione di una nuova sala ARO/MET nonché l'installazione di sofisticati apparati meteo e per la gestione dei piani di volo. È stato già installato un apparato radar ATCR33S di ultima generazione per la fornitura del servizio radar di avvicinamento.

Nell'ambito del piano d'investimenti 2005-2007, deliberato il 28 aprile 2005 dal Consiglio d'Amministrazione, ENAV ha stanziato per Bari circa 2,4 milioni di euro per l'ammodernamento dei sistemi per l'assistenza al volo.

Personale Enav

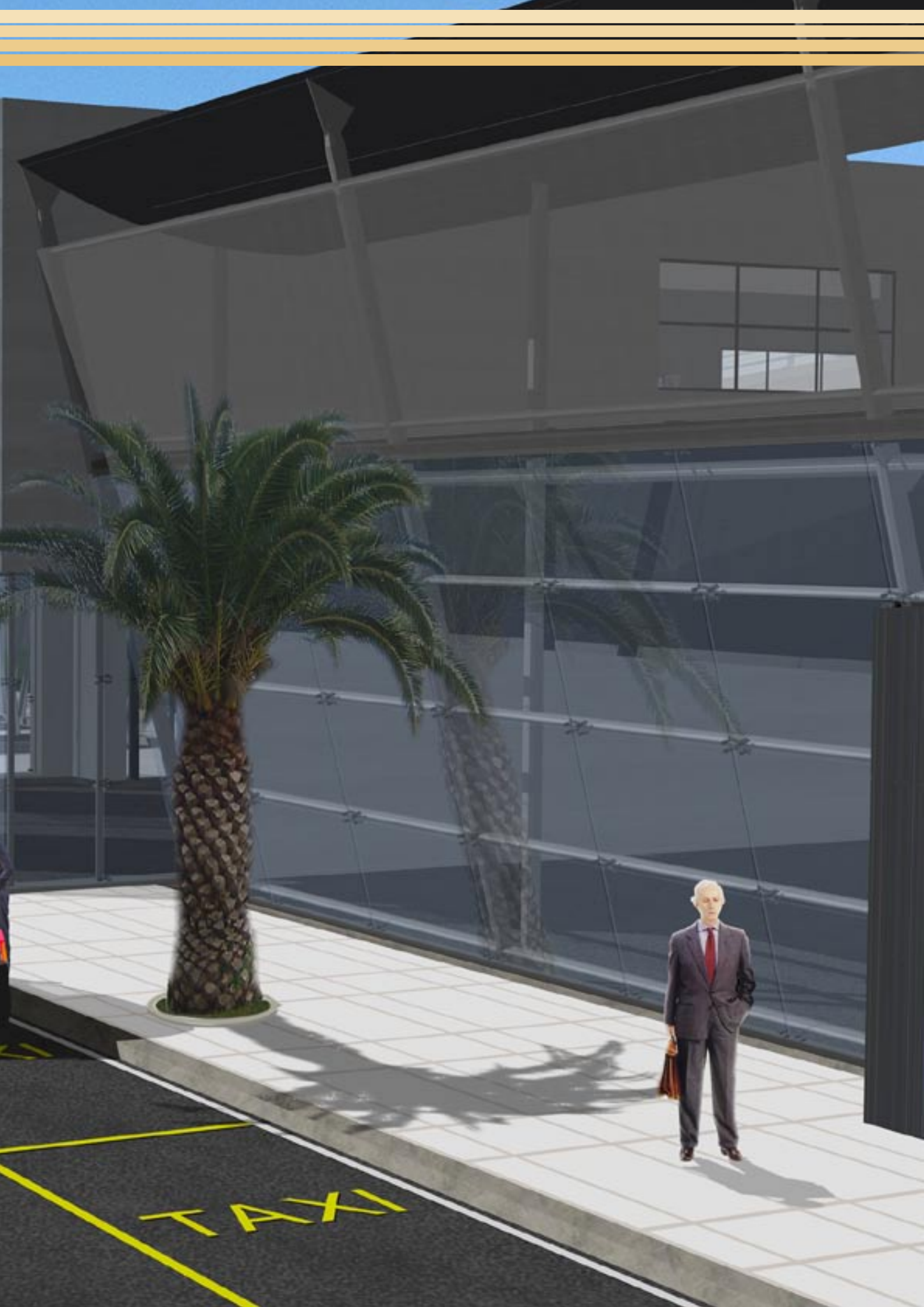
I servizi vengono forniti da 17 controllori del traffico aereo (CTA) e 16 esperti di assistenza al volo (EAV) che, 24 ore su 24, assicurano il servizio operativo. Oltre al responsabile, i restanti servizi fondamentali per il funzionamento dell'impianto vengono assicurati da un tecnico e 4 collaboratori amministrativi per un totale di 39 dipendenti.



Nella foto la torre di controllo provvisoria in attesa che siano completati i lavori del nuovo blocco tecnico entro il 2006

AEROPORTO DI BRINDISI PAPOLA CASALE





La Storia

Attivo già prima della seconda guerra mondiale con una pista costruita dal Demanio Militare, l'aeroporto di Brindisi decolla nel trasporto aereo commerciale con la compagnia Ala Littoria, che collega la città con Roma. Dopo un decennio sulla stessa rotta subentra l'Alitalia, che collega anche Catania a Brindisi via Bari.

Nello stesso periodo una nuova aerostazione passeggeri rimpiazza la precedente. Brindisi viene utilizzato sempre più come scalo per i voli diretti nel Medio Oriente, a causa della completa inagibilità di Corfù. Tra il 1960 e il 1970 la seconda pista viene allungata fino ai 2.623 metri attuali.

Dal 1970 al 1974 la Olympic Airways collega lo scalo con Corfù. Nel 1974 con l'introduzione del DC 9/30

l'Ati inaugura il servizio Brindisi-Bari-Genova-Milano Linate. I servizi del gruppo Alitalia durano fino ai giorni nostri. Gli unici voli diretti operativi rimangono quelli con Milano e Roma.

Nell'aprile 1995 si aggiunge un servizio giornaliero dell'Aliadriatica realizzato con aerei B737, ma poco dopo la compagnia, divenuta AirOne abbandona lo scalo. Negli anni Ottanta le strutture vengono sostanzialmente modificate: sorgono dei nuovi edifici tra cui una caserma dei Vigili del Fuoco ed una struttura per il traffico merci. Lo scalo ha un bacino d'utenza che serve l'intera provincia di Brindisi, quella di Lecce e una parte di quella di Taranto.

Attualmente sono in corso importanti interventi di ampliamento dell'aerostazione passeggeri.

Tipologia	Aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale
Codice ICAO	LIBR
Codice IATA	BDS
Altezza slm	14,1 mt.
Posizione	0,54 NM N di Brindisi (3 km dalla città)
Coordinate geografiche	40°39'38"N, 17°56'53"E
Agibilità	H24
Piste	RWY 05/23 dim. 1814 mt. X 45 mt.
Categoria antincendio	8° ICAO
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN
Radioassistenze	VDF, VORTAC, NDB, ILS, GP, OM
Gestione	SEAP
Handling	SEAP

Legenda:

PAPI: indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento (PAPI-L o PAPI-R unicamente lati Dx o Sx)

ABN: faro di aerodromo direzionale

IBN: faro di identificazione

ILS: sistema di atterraggio strumentale

VORTAC: combinazione VOR/TACAN

VDF: radiogoniometro

NDB: radiofaro non direzionale

GP: sentiero di discesa

OM: marker esterno

SCHEDA SERVIZI AEROPORTO

SERVIZI AI PASSEGGERI

Informazioni
Biglietteria
Bagagli
Parcheggi
Bus
Autonoleggio
Taxi

Agenzia Theutra (c/o City Terminal)
Bar Commercio
Punto vendita di Brindisi:
Aeroporto Casale (Ufficio Informazioni SEAP)

NEGOZI

Sportello BANCOMAT
BAR Servair Air Chef
Edicola/tabacchi Servair Air Chef
Prodotti tipici pugliesi Enoteca Anelli
Security Plastic Baggage SI.BA snc
Distributori automatici
bevande fredde/calde e snack SO.ME.D

TELEFONI

Biglietteria 0831 411720
Ufficio Lost & Found 0831 4117206
Ufficio Lost & Found Alitalia 0831 412028
Lecce City Terminal 0832 247882
Pronto soccorso 0831 562090
Croce Rossa Italiana 0831 562078
Polaria 0831 416611

SITO INTERNET

www.aeroportidipuglia.it

UFFICI INFORMAZIONI COMPAGNIE

Air Dolomiti, Air Europe/Volare, AirOne, Alitalia,
AlpiEagles, Ryanair, MyAir

VETTORI

Air Europe
Airone
British Airways
Clubair, Hapag Lloyd
Lufthansa/Air Dolomiti
Ryanair

PARCHEGGI AUTO

Parcheggio auto a pagamento per autovetture e bus
Totale posti auto 158

PRINCIPALI COLLEGAMENTI

COLLEGAMENTI

AUTOLINEE REGIONALI
LECCE - BRINDISI,
Soc. SITA
Direzione: da / per Lecce
Agenzia Viaggi ELIOS TOURS
Agenzia Viaggi MAZZINI

Nazionali

Milano Linate, Milano Malpensa, Bergamo Orio al
Serio, Roma, Venezia

Internazionali

Londra, Zurigo



Il Progetto

Con un investimento complessivo di oltre 55 milioni di euro l'aeroporto di Brindisi sarà sottoposto a tre ordini di interventi:

- Ampliamento ed adeguamento dell'aerostazione passeggeri;
- costruzione di un parcheggio multipiano;
- riconfigurazione della viabilità e dei parcheggi.

E' un progetto che mira non solo ad offrire una più alta qualità dei servizi, ma anche a una riqualificazione del territorio circostante.

Attualmente il sito offre un paesaggio poco caratterizzato, con una configurazione disordinata ed incompleta della viabilità e dei parcheggi, insufficiente anche per l'attuale volume dei passeggeri.

Il nuovo progetto nasce come un'operazione di rivalutazione dell'ambiente, con una forte consapevolezza dell'identità dei luoghi.

Sulla scorta delle verifiche dimensionali effettuate il progetto adegua gli spazi relativi ai banchi delle partenze, alla restituzione dei bagagli, ai flussi dei passeggeri e degli operatori aeroportuali, in modo che la domanda di trasporto passeggeri prevista possa essere tecnicamente ed economicamente soddisfatta.

Il progetto ha anche tenuto conto dell'ampliamento delle aree destinate a lunghe attese quali bar, ristorante e soggiorni con vista sull'air-side, per consentire un maggiore confort per i passeggeri.

Particolare cura è stata rivolta al dimensionamento degli spazi di arrivo e di partenza, della viabilità di accesso e di uscita e dei parcheggi, tenendo conto che il volume di coloro che frequentano l'aeroporto nella stagione estiva, anche come semplici accompagnatori,

aumenta considerevolmente nei periodi di maggior afflusso turistico.

Gli interventi principali riguardano:

Atrio partenze

- Ampliamento area check-in con l'aggiunta di 5 banchi, sistema di smistamento e sistema di controllo bagagli in partenza;
- Ampliamento dell'area destinata ai controlli di sicurezza.

Attesa partenze e sale d'imbarco

- Ampliamento delle sale di imbarco e creazione in area sterile di spazi da dedicare a bar, negozi, duty-free shop;

Ritiro bagagli

- Ampliamento atrio bagagli in arrivo, con aggiunta di un nuovo nastro trasportatore;

Atrio Passeggeri

- Ampliamento dell'atrio passeggeri e creazione di ampi spazi da dedicare ad aree commerciali di vario tipo, passeggiate nel mall ed individuazione di ampi e confortevoli spazi di attesa.

Spazi Commerciali

- Gli spazi commerciali sono previsti, nell'ottica delle moderne aerostazioni, come prosecuzione di percorsi coperti attrezzati a Galleria Commerciale. Gli spazi individuati sono così suddivisi:

Spazi commerciali atrio passeggeri mq. 440,22

Spazi commerciali – area sterile mq. 190,10

Spazi commerciali - area doganale mq. 51,87

L'aerostazione presenterà per il prospetto land-side, una soluzione decisa e senza compromessi alla ricerca di una spazialità aperta, ottimizzando la situazione dell'esistente e coniugandola con i volumi di ampliamento previsti per garantire la piena funzionalità.

Si è avuta cura nella definizione di un modello architettonico con un articolato sistema di immagini

e di funzioni, aperto alla realtà circostante, superando il concetto di contenitore chiuso e definito. La scelta di una superficie vetrata di facciata ad alta tecnologia consente di coniugare la spazialità interna dell'aerostazione con la trasparenza delle funzioni, anche con la utilizzazione di schermi per mitigare le radiazioni solari. In tal modo, oltre ad una forte caratterizzazione formale dell'edificio, con aspetto riconoscibile solido e durevole, si esalta l'idea del

“luogo” non solo di frettoloso passaggio ma anche di incontro e di scambio.

Le soluzioni strutturali scelte danno al passeggero una chiara individuazione dei percorsi.

I requisiti tecnici adottati per il progetto sono stati comunque finalizzati ad un edificio sicuro, efficiente e piacevole da vivere per tutti gli utilizzatori, saltuari e abituali, e certamente rappresenterà una immagine altamente qualificante per la Città di Brindisi.



PROGRAMMA ATTUATIVO APQ TRASPORTI

Titolo Intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione
Sistema controllo 100% bagagli stiva (Nuova aerostazione)	2,600	Progetto esecutivo in corso
Demolizione vecchia aerostazione Rimozione ostacoli alla navigazione aerea	0,250	Progetto esecutivo in corso
Ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri nastri sistema bagagli	12,141	In corso di esecuzione
Segnaletica luminosa verticale standard ICAO per le aree di manovra	0,895	Eseguito
Riconfigurazione viabilità e parcheggi per il personale	1,500	In corso di appalto
Ripristino piazzali di sosta aeromobili	0,900	Eseguito
Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti (resa, strip, pista 14/32, prolungamento pista e via di rullaggio 14/32, strada perimetrale, recinzione, smaltimento acque meteoriche pista 05/23)	26,750	Progetto esecutivo in corso
Sistema sicurezza protezione perimetrale attiva e passiva	0,400	Progetto esecutivo in corso
Sistemi Informativi	1,138	Da eseguire
Pannelli fotovoltaici	2,000	Da eseguire
Parcheggio multipiano	8,000	Da eseguire



		2002	Var. %	2003	Var. %	2004	2005 (gen-set)
Movimenti aeromobili	Traffico Commerciale	-		7.996		8.555	7.095
	Aviazione Generale	-		1.434		1.575	963
	Totale	8.577	+9,95	9.430	+7,42	10.130	8.058
Movimenti passeggeri	Traffico Commerciale	-		713.629		753.706	616.008
	Aviazione Generale	-		1.321		1.624	n.d.
	Totale	617.141	+15,85	714.950	+5,65	755.330	616.008
Movimenti cargo		366*	+419,40	1.901*	-57,65	805*	291*

* tonnellate

Dati forniti dalla Direzione Analisi Economiche Enac

IL CENTRO DI CONTROLLO D'AREA DI BRINDISI

Il Centro di Controllo d'Area (ACC) di Brindisi è uno dei quattro impianti ENAV deputati al controllo del traffico in sorvolo. Gli altri centri sono ubicati a Milano, Roma, Padova. Ha la responsabilità di assicurare, nell'area di propria giurisdizione ed in quella soggetta a delega, i servizi di assistenza al volo. Lo spazio aereo di giurisdizione ha una superficie approssimativa di 244.000 Km² così suddivisi:

- FIR/UIR Brindisi (cioè 128.000 Km² dall'acqua o dal suolo) fino a UNL (unlimited)
- Spazi aerei delegati 116.000 Km² dall'acqua o dal suolo fino a FL 285 (28.500 piedi).

L'ACC di Brindisi è caratterizzato da un sistema aeroviario che si sviluppa su oltre 6.000 miglia nautiche.



Movimenti Aerei

Il Centro di Controllo d'Area di Brindisi fornisce i servizi di navigazione aerea al traffico in sorvolo nell'area indicata e a quello che si origina o che ha per destinazione gli aeroporti civili di Pescara, Foggia Gino Lisa, Bari, Grottaglie, Brindisi, Crotona, Lamezia T., Reggio Calabria, Catania Fontanarossa e gli aeroporti militari di Amendola, Gioia del Colle, Lecce-Galatina

e Catania Sigonella. Particolare assistenza viene fornita per l'aeroporto greco di Kerkyra. Ogni anno l'ACC gestisce circa 300.000 movimenti, con punte di traffico estive giornaliere di circa 1.200 voli.

Dati Tecnici

La Sala Operativa di Brindisi ACC è formata da 10 settori, 8 costantemente attivati di cui 6 per la gestione del traffico aereo strumentale (IFR) e 2 per il traffico aereo a vista (VFR).

ENAV ha già investito 19,5 milioni di euro per la ristrutturazione globale dei sistemi di comunicazione mobile Terra/Bordo/Terra e per i lavori della nuova centrale elettrica.

Nell'ambito del piano d'investimenti 2005-2007, deliberato il 28 aprile 2005 dal Consiglio d'Amministrazione, ENAV ha previsto di investire su Brindisi ACC altri 12,2 milioni di euro per l'ammodernamento dei sistemi radar, comunicazioni e infrastrutture.

Personale Enav

I servizi di navigazione aerea vengono forniti da 119 controllori del traffico aereo, 35 esperti di assistenza al volo, 3 tecnici, 4 informatici ed 8 amministrativi più il dirigente dell'impianto per un totale di 170 dipendenti.

Nella foto, il nuovo Centro ACC di Brindisi inaugurato nel 1993



La Storia

Il Centro di Controllo d'Area di Brindisi ha iniziato la sua attività negli anni Cinquanta quando ancora le operazioni di gestione del traffico aereo erano semplici perchè c'erano pochi aeromobili, per di più poco veloci.

Allora l'ACC veniva chiamato Regione Informazioni Volo (RIV) e contava su una sola posizione operativa. Esso comprendeva anche il Centro meteorologico regionale ed il Centro regionale delle comunicazioni. Questi ultimi due rimasero al comando militare mentre il primo, il Centro regionale del traffico aereo, transitò al costituito Commissariato di Assistenza al Volo il primo ottobre 1980, in occasione della smilitarizzazione in Italia dei servizi di assistenza alla navigazione aerea.

Inizialmente, tutto il traffico aereo veniva gestito proceduralmente, cioè senza l'ausilio di apparati radar, da 110 persone suddivise tra controllori del traffico aereo e quelli che allora venivano chiamati "assistenti" cioè gli attuali esperti di assistenza al volo.

Il primo apparato radar è stato installato a Brindisi nel 1983. Da allora c'è stato un rapido sviluppo e dal 1990 in poi l'ACC è diventato protagonista di una costante evoluzione tecnologica.

Anzitutto è stato costruito un nuovo edificio, divenuto operativo nel 1993. Lì sono stati poi attivati il sistema operativo SATCAS 80, la Flow Management Position per la gestione dei flussi, ed implementato il Sistema Flight Data Processing CDS 2000 oltre ai nuovi sistemi di comunicazione Terra-Bordo-Terra.

Nel 2001 l'ACC di Brindisi ha assunto anche la responsabilità relativa alla gestione del traffico della Sicilia orientale (dal suolo fino a 28.500 piedi di altitudine).

La Sala Operativa di Brindisi ACC è attualmente costituita da 10 settori e complessivamente dispone delle seguenti posizioni operative:

- 30 posizioni per controllore del traffico aereo
- 1 posizione di Supervisione Operativa
- 1 posizione di Flow Management
- 2 posizioni di Flight Data Entry.

La capacità media per settore è passata dai 30 movimenti l'ora del 1993 ai 34 del 2001, fino agli attuali 40 movimenti con un incremento medio di capacità per settore pari al 25%. Il tutto equivale ad un incremento del traffico, negli ultimi dieci anni, pari a circa il 120% e sempre con elevatissimi standard di sicurezza. Attualmente il traffico aereo gestito dall'ACC di Brindisi è di 300.000 movimenti l'anno con punte giornaliere estive di circa 1.200 voli.



Antenne del controllo negli anni '50



I controllori del traffico aereo al lavoro nell'attuale sala operativa dell'ACC di Brindisi



Ecco come si presentava l'ACC di Brindisi nei primi anni '60

AEROPORTO DI FOGGIA





La Storia

L'aeroporto di Foggia Gino Lisa, sede di una scuola di volo per piloti statunitensi già prima della seconda guerra mondiale, diventa un'importante base aerea militare, che ospita i velivoli dell'Aeronautica Militare Italiana, della Luftwaffe tedesca e successivamente dell'USAF, il cui personale costruisce una pista in grelle metalliche per le fortezze volanti. Solo nel 1971 inizia l'attività civile con l'Ati, che inserisce lo scalo di Foggia nella tratta Taranto-Trieste. Vengono anche introdotti dei collegamenti due volte al giorno con Roma.

Dal 1975 al 1988 l'aeroporto è frequentato unicamente dagli aerei dell'aviazione generale. Parziale eccezione

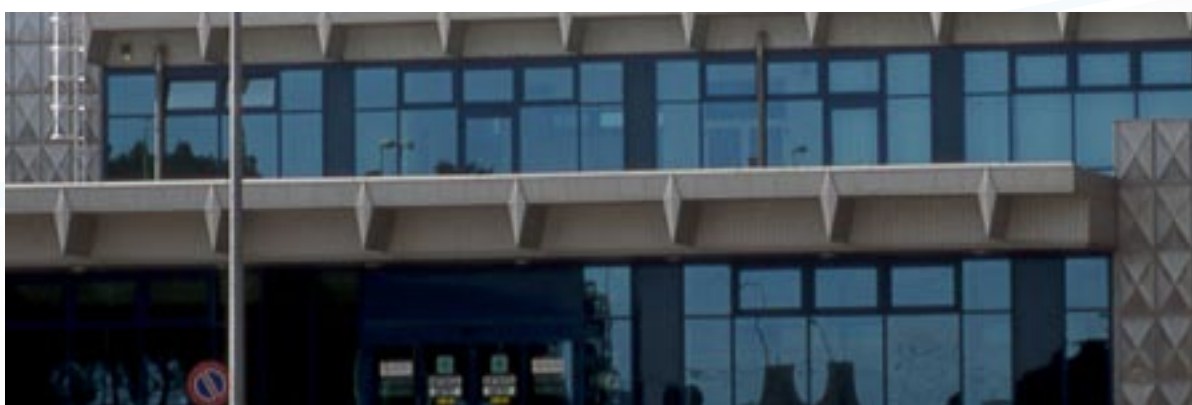
è il servizio elicotteristico dell'Alidaunia per le isole Tremiti. Alla fine degli anni '80 l'Aliblu collega Foggia a Roma con i Jetstream 31 per oltre un anno e mezzo successivamente cedendo il campo alla sola Alidaunia. Quest'ultima sperimenta per meno di un anno una linea di collegamento con Milano-Malpensa e dall'aprile 1993 con Parma, a mezzo di jet Mitsubishi Diamond a 9 posti.

Nel gennaio 1994 la International Flying Service (oggi Eureka) inaugura la linea Torino-Foggia-Roma Ciampino con un Metroliner II da 19 posti, che però ben presto viene sospesa.



PROGRAMMA ATTUATIVO APQ TRASPORTI

Titolo Intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione
Adeguamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento: <ul style="list-style-type: none"> • Prolungamento pista 16/34 • Via di rullaggio • Strisce di sicurezza • Piazzali di sosta aeromobili 	10	In corso di progettazione



Tipologia	Aeroporto civile aperto al traffico commerciale
Codice ICAO	LIBF
Codice IATA	FOG
Altezza slm	79,8 mt.
Posizione	1,6 NM SSW di Foggia (3 km dalla città)
Coordinate geografiche	41°26'02"N, 15°32'09"E
Sedime	246 ha
Agibilità	07.00-19.00
Piste	RWY 16/34 dim. 1440 mt. X 45 mt.
Categoria antincendio	3° ICAO
Assistenze luminose	SALS, ABN
Radioassistenze	VOR, NDB
Gestione	SEAP
Handling	SEAP

Legenda:

SALS: sistema di avvicinamento luminoso semplificato

ABN: faro di aerodromo direzionale

VOR: radiosentiero omnidirezionale (T-VOR= VOR terminale)

NDB: radiofaro non direzionale

SCHEMA SERVIZI AEROPORTO

SERVIZI AI PASSEGGERI

Informazioni
Biglietteria
Bagagli
Taxi

Torre di controllo 0881/650402
Informazioni 0881/650539
Fax SEAP 0881/650522

COLLEGAMENTI

Taxi v.le Pinto
Foggia: Tel. 0881 713382
Taxi Piazza V. Veneto
Foggia: Tel. 0881 721600

VETTORI

Air Europe
AirOne
British Airways
Clubair
Hapag-Lloyd Express
Lufthansa/Air Dolomiti
Ryanair

TELEFONI

Informazioni 0881/650539
Fax Seap 0881/650522
Biglietteria SEAP 0881/650539
Ufficio Lost & Found 0881/650525
ENAV 0881/650407

SITO INTERNET

www.aeroportidipuglia.it

PRINCIPALI COLLEGAMENTI

Isole Tremiti



		2002	Var. %	2003	Var. %	2004	2005 (gen-set)
Movimenti aeromobili	Traffico Commerciale	-		1.970		1.889	1.436
	Aviazione Generale	-		2.106		1.849	1.340
	Totale	3.247	+25,53	4.076	-8,29	3.738	2.776
Movimenti passeggeri	Traffico Commerciale	-		7.784		7.858	5.135
	Aviazione Generale	-		2.384		2.095	n.d.
	Totale	7.174	+41,73	10.168	-2,11	9.953	5.135
Movimenti cargo		4*	0,00	4*	0,00	4*	0

* tonnellate

Dati forniti dalla Direzione Analisi Economiche Enac



Aeroporto di FOGGIA G. LISA

ENAV fornisce sull'aeroporto di Foggia i servizi AERODROME FLIGHT INFORMATION SERVICE (AFIS) per la movimentazione al suolo degli aeromobili, dei decolli e degli atterraggi. La Società fornisce inoltre il servizio AIS (informazioni aeronautiche), il servizio MET (meteorologia) e il servizio di Allarme.

Movimenti Aerei

Sull'aeroporto di Foggia, ENAV gestisce circa 4.600 movimenti l'anno tra decolli e atterraggi.

Dati Tecnici

La torre di controllo è alta circa 16 metri ed ospita, su una superficie di 20 metri quadrati, la sala operativa con schermi multifunzionali per i dati meteorologici e lo scambio di dati operativi.

Nell'ambito del piano d'investimenti 2005-2007, deliberato il 28 aprile 2005 dal Consiglio d'Amministrazione,



ENAV ha stanziato per Foggia circa 2 milioni di euro per l'ammodernamento dei sistemi per l'assistenza al volo.

Personale Enav

I servizi di assistenza alla navigazione aerea vengono forniti da 7 esperti di assistenza al volo (EAV) con un orario di servizio che va dalle 08.00 alle 20.00. Ci sono poi il responsabile dell'impianto e un collaboratore amministrativo, per un totale di 9 dipendenti.



AEROPORTO DI TARANTO GROTTAGLIE





La Storia

L'aeroporto Marcello Arlotta di Taranto-Grottaglie sorge nel Comune di Grottaglie, al confine con Monteiasi, San Giorgio Jonico e Carosino. Con un sedime aeroportuale di circa 120 ettari comprende una zona militare e una civile. La zona militare ospita la stazione aerea che fornisce il supporto tecnico e logistico ai nuclei aerei ed elicotteristici della Marina Militare. L'area civile è aperta al traffico commerciale e sarà dedicata in modo prioritario all'attività cargo.

Aperto nel 1964 ai soli voli commerciali regolari dell'Alitalia con una linea per Roma, l'aeroporto di Grottaglie l'anno successivo diventa anche il capolinea meridionale del collegamento che unisce a tappe la Puglia al Friuli Venezia Giulia operato dall'Ati.

Con l'entrata in servizio del bireattore DC 9/30 nel 1968 si ha l'attivazione di un nuovo volo con Milano-Linate via Genova.

Nel 1969 lo scalo viene chiuso in seguito ai risultati



del "Rapporto Lino" sulla sicurezza negli scali italiani. L'aeroporto di Grottaglie è rimasto così inattivo per 16 anni, durante i quali sono stati eseguiti lavori come la rimozione di ostacoli, la costruzione di un terminal passeggeri e la caserma dei Vigili del Fuoco.

Lo scalo ritorna operativo nel 1989 con i Fokker F28 dell'Alinord in servizio per Ciampino, Bergamo, Perugia e Milano Linate.

Nel 1990 il vettore romano fallisce e Grottaglie per un triennio ritorna nuovamente ad essere frequentato solo dall'aviazione generale sino al gennaio 1993, quando la Genavia, con un Cessna Citation, attiva un volo da Genova che però viene sospeso alla fine di settembre. Ai jet liguri si sostituiscono quelli della Victor Fly di Bari che vola tra Grottaglie e Roma-Fiumicino. Nonostante i progetti di introdurre aerei più capienti l'iniziativa della compagnia non ha successo, per cui i voli vengono sospesi lasciando Taranto senza collegamenti di linea regolari, e proiettando l'aeroporto verso una vocazione funzionale legata al trasporto merci all'interno della piattaforma logistica di Taranto.

Nel 1999, in occasione del conflitto in Kosovo, per motivi di sicurezza l'aeroporto di Grottaglie è stato l'unico scalo pugliese operativo.



PROGRAMMA ATTUATIVO

Titolo Intervento	Costo (milioni di euro)	Stato attuazione
Adeguamento infrastrutture di volo con modifica della viabilità esistente, Prolungamento pista volo, potenziamento land side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica	130	In Corso di Esecuzione
I principali interventi consistono in:		
<ul style="list-style-type: none"> - Espropri e acquisizione delle aree necessarie al prolungamento della pista di volo. - Prolungamento e riqualificazione della pista di volo RWY 17/35. - Ampliamento del piazzale di sosta aeromobili e dei raccordi con la pista di volo. - Implementazione degli impianto AVL (Aiuti Visivi Luminosi) agli standard di categoria I. - Installazione di dispositivi di radionavigazione per procedure strumentali di precisione (ILS/VOR-DME) sulla testata 35. - Spostamento dell'attuale ASL a barre trasversali di 900 metri. - Realizzazione di una nuova recinzione e sistema antintrusione. - Realizzazione della strada perimetrale di servizio. 		

Tipologia	Aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale
Codice ICAO	LIBG
Codice IATA	TAR
Altezza slm	64,5 mt.
Posizione	1.62 NM WSW di Grottaglie (3 km dalla città, 11 km da Taranto)
Coordinate geografiche	40°31'06"N, 17°24'02"E
Sedime	120 ha
Agibilità	07.00-19.00
Piste	RWY 17/35 dim. 1710 mt. X 45 mt.
Categoria antincendio	5° ICAO
Assistenze luminose	PAPI, ABN/IBN
Radioassistenze	VDF, L, TACAN
Gestione	SEAP
Handling	SEAP

Legenda:

ABN: faro di aerodromo direzionale

IBN: faro di identificazione

PAPI: indicatore di precisione del sentiero di avvicinamento (PAPI-L o PAPI-R unicamente lati Dx o Sx)

VDF: radiogoniometro

L: radiofaro

TACAN: radioassistenza UHF per la navigazione tattica

Il Progetto

Nell'ambito del potenziamento del sistema aeroportuale pugliese l'aeroporto di Grottaglie verrà dedicato al traffico cargo ed alla manutenzione degli aeromobili.

La specializzazione funzionale di Grottaglie consisterà quindi da una parte nei collegamenti con il terminal di container di Taranto con un'attività legata alle merci che giungono via mare, dall'altra parte un ruolo centrale avrà la produzione e la manutenzione degli aeromobili.

E' già presente a Taranto l'insediamento Atitech per la manutenzione degli aeromobili. Inoltre Alenia aprirà a Grottaglie un nuovo centro di eccellenza per lo sviluppo e la produzione di sezioni della fusoliera del Boeing 787 Dreamliner.

La costituzione di un polo di produzione di componenti aeronautiche implica nel breve periodo l'attuazione di interventi prioritari per garantire uno sviluppo adeguato delle strutture.

Saranno investiti complessivamente 130 milioni di euro per una serie di interventi che verranno portati a termine entro la fine di dicembre 2006.

E' previsto un potenziamento delle infrastrutture di volo per consentire l'atterraggio e il decollo di aeromobili



Boeing 747-LCF. Un vasto programma di interventi, appaltati con un unico dispositivo di gara, prevede tutte le opere necessarie per la classificazione dell'aeroporto nella categoria 4E, per consentire l'operatività degli aeromobili cargo B 747 LCF, che trasporteranno i tronchi di fusoliera del B 787 negli USA.

La pista di volo sarà prolungata dagli attuali 1710 metri fino a 3200 metri. Inoltre saranno realizzati un piazzale di sosta per gli aerei cargo e la via di rullaggio.

E' previsto l'adeguamento degli impianti di assistenza al volo, la realizzazione di una strada perimetrale interna, la deviazione di una strada provinciale che attualmente è nella zona di prolungamento della pista.

		2002	Var. %	2003	Var. %	2004	2005 (gen-set)
Movimenti aeromobili	Traffico Commerciale	-		122		66	70
	Aviazione Generale	-		309		289	251
	Totale	243	+77,37	431	-17,63	355	321
Movimenti passeggeri	Traffico Commerciale	-		141		156	191
	Aviazione Generale	-		349		491	n.d.
	Totale	+546	-10,26	490	+32,04	647	191
Movimenti cargo		0*	-	0*	-	0*	0*

* tonnellate

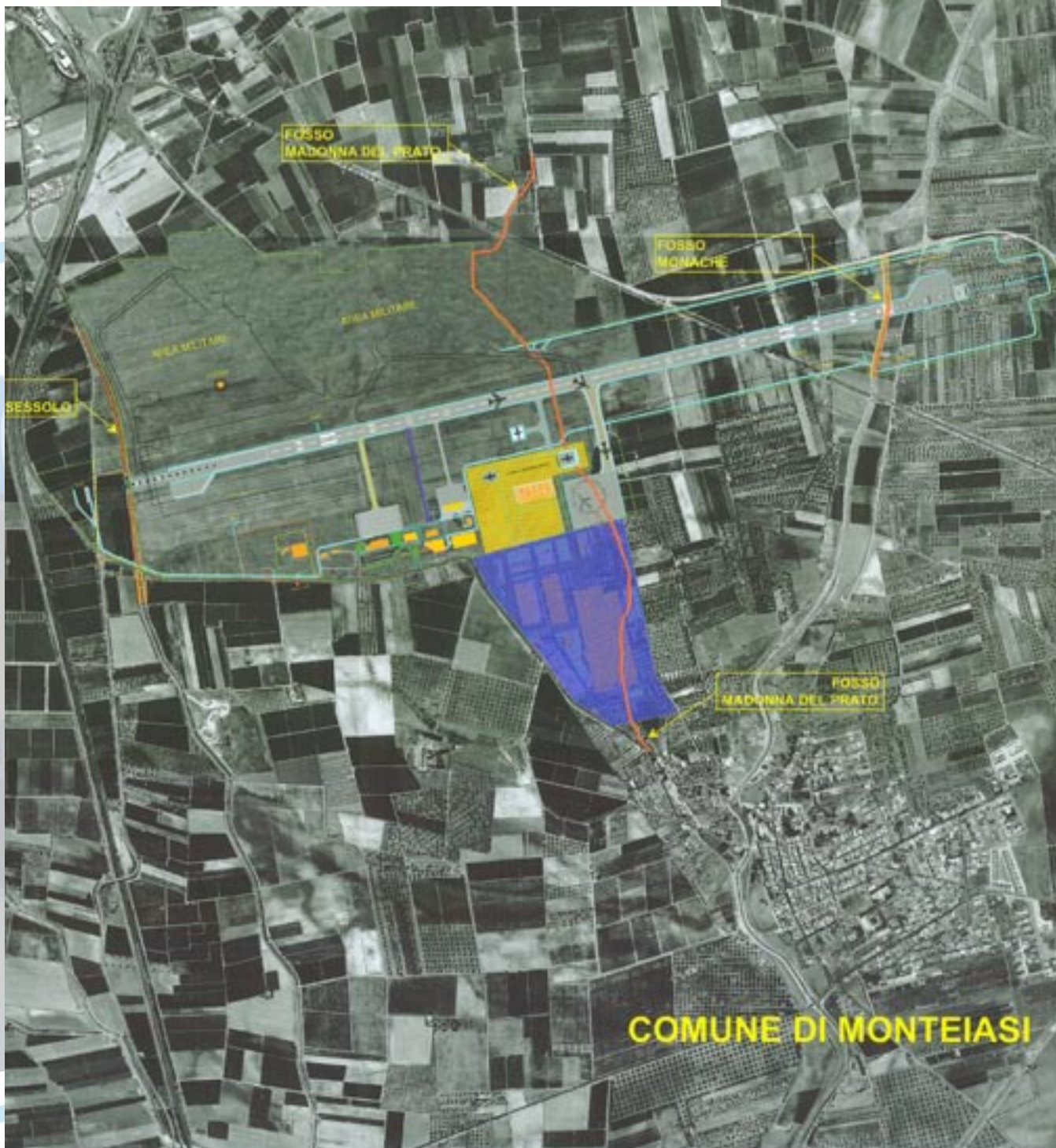
Dati forniti dalla Direzione Analisi Economiche Enac



AREA PROPRIETA' ALENIA DI CUI ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA CON LA REGIONE PUGLIA
BOTTOSCRITTO IN DATA 28.12.84



AREA ESISTENTE STABILIMENTO ATTECH



Aeroporto di TARANTO-GROTTAGLIE

Aeroporto civile aperto al traffico militare. ENAV fornisce sull'aeroporto di Taranto-Grottaglie i servizi di controllo d'aerodromo (TWR) per la gestione dei movimenti al suolo degli aeromobili, dei decolli e degli atterraggi, ed il servizio di Avvicinamento (APP- approach) per la gestione di tutto il traffico in avvicinamento nonché del traffico in allontanamento dall'aeroporto dopo la prima fase del decollo. ENAV fornisce inoltre il servizio AIS (informazioni aeronautiche) ed il servizio di Allarme.



Movimenti Aerei

Sull'aeroporto di Taranto/Grottaglie ENAV gestisce circa 11.000 movimenti l'anno, tra decolli e atterraggi.

Dati Tecnici

La torre di controllo è alta circa 10 metri ed ospita, su una superficie di 16 metri quadrati, la sala operativa che prevede due posizioni. Nell'ambito del piano d'investimenti 2005-2007, deliberato il 28 aprile 2005 dal Consiglio d'Amministrazione, ENAV ha previsto per Taranto/Grottaglie uno stanziamento di circa 8 milioni di euro per l'ammodernamento dei sistemi per l'assistenza al volo.

Personale Enav

I servizi vengono forniti da 9 controllori del traffico aereo (CTA) e 5 esperti di assistenza al volo (EAV) che assicurano il servizio operativo dalle 08.00 alle 20.00. Compreso il responsabile dell'impianto, i dipendenti ENAV in servizio presso l'impianto sono in tutto 15.



ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL TRASPORTO AEREO

Programma attuativo previsto dall'APQ Trasporti: "Aeroporti e Viabilità", rimodulato nel protocollo d'intesa che sarà firmato il 5 Dicembre 2005 per l'ENAC dal presidente Vito Riggio e dal Direttore Generale Silvano Manera, per la Regione Puglia dal Presidente Nichi Vendola e dall'Assessore ai Trasporti e Vie di Comunicazione Mario Loizzo

SISTEMA AEROPORTUALE

ELENCO DEGLI INTERVENTI

<i>vecchio codice</i>	<i>nuovo codice</i>	<i>Località</i>	<i>titolo intervento</i>	<i>Importo</i>
RIMODULAZIONE NOVEMBRE 2005				
1.a) Interventi a valere sulle risorse della L. 135/97				
ba 01				
ba 02				
ba 04	ba 01	Bari	Nuova aerostazione passeggeri I e II lotto con opere di pertinenza	54.347.000,00
ba 03	ba 03	Bari	Ampliamento Piazzale sosta aeromobili	9.347.000,00
TOTALE L. 135/97				63.694.000,00
1.b) Interventi a valere sulle risorse PON Trasporti 2000-2006				
BARI				
ta 17	ta 17	Bari	Opere di mitigazione impatto ambientale e sistemazione a verde	2.500.000,00
ba 08.01	ba 08.01	Bari	Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - adeguamento recinzione nuova normativa security	2.000.000,00
ba 07.1 e ba 07.2	ba 07	Bari	Sistema controllo 100% bagagli stiva	800.000,00
ba 09	ba 09	Bari	Smaltimento acque meteoriche	2.000.000,00
ta 14	ta 14	Bari	Adeguamento e completamento strada perimetrale	400.000,00
ta 16	ta 16	Bari	Impianti di depurazione e smaltimento bottini di bordo	500.000,00
	ba 11	Bari	segnaletica luminosa verticale standard ICAO per le aree di manovra	355.000,00
	ba 12	Bari	Adeguamento safety al codice E ICAO della pista di volo e via di circolazione	1.650.000,00
	ba 13	Bari	Ristrutturazione Caserma VVF	1.000.000,00
	ba 14	Bari	Realizzazione impianto fotovoltaico	2.000.000,00
	ba 15	Bari	Interventi di riqualifica della pavimentazione della pista di volo 07/25	759.000,00
totale BARI				13.964.000,00
BRINDISI				
br 03.1 e br 03.2	br 03	Brindisi	Sistema controllo 100% bagagli stiva	2.600.000,00
br 01.04	br 05.01	Brindisi	Demolizione vecchia aerostazione - Rimozione ostacoli alla navigazione aerea	250.000,00
br 02	br 02	Brindisi	Ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri ed opere di pertinenza	12.141.000,00
	br 06	Brindisi	segnaletica luminosa verticale standard ICAO per le aree di manovra	895.000,00
	br 07	Brindisi	Riconfigurazione viabilità e parcheggi operatori ed enti di stato	1.500.000,00
	br 08	Brindisi	Completamento ripristino ammaloramento piazzali di sosta aeromobili	900.000,00
br 01.01 br 01.02 br 01.03 br 04 ta 12.01 ta 13	br 05	Brindisi	Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento: (resa, strip, pista 14/32, prolungamento pista e via di rullaggio 14/32, strada perimetrale, recinzione, smaltimento acque meteoriche, pista 05/23)	26.750.000,00
totale BRINDISI				45.036.000,00
TOTALE PON TRASPORTI				59.000.000,00

vecchio codice nuovo codice Località titolo intervento Importo

1.c) Interventi a valere sulle risorse CIPE Aree Depresse				
BRINDISI				
ta 12.2	ta 12.2	Brindisi	Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - Sistema Sicurezza	400.000,00
totale BRINDISI				400.000,00
BARI				
ba 6	ba 6	Bari	Ampliamento Piazzale di sosta aeromobili ad est e ovest	10.000.000,00
ba 8.2	ba 8.2	Bari	Realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - Sistema Sicurezza	1.800.000,00
ba 05	ba 05	Bari	Adeguamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento - prolungamento pista rwy 07/25, via di rullaggio e bretella di collegamento	8.000.000,00
ta 22	ta 22	Bari	Ampliamento aerostazione di Bari Palese	8.600.000,00
totale BARI				28.400.000,00
FOGGIA				
ta 15	ta 15	Foggia	Adeguamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento - prolungamento adeguamento pista 16/34, taxiway, strisce di sicurezza e piazzali di sosta aeromobili	10.000.000,00
totale FOGGIA				10.000.000,00
TOTALE CIPE Delibera n. 142/99				38.800.000,00
Atto integrativo all'APQ del 30/12/2004				
1.d) Interventi a valere sulle risorse CIPE (Delibera n. 17/2003)				
TARANTO				
Ta 01	Ta 01	Grottaglie (TA)	Potenziamento land side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica	130.000.000,00
TOTALE CIPE Delibera n. 17/2003				130.000.000,00
1.e) Interventi a valere su risorse private				
BARI				
		Bari	Parcheggio multipiano	10.000.000,00
ta 18	ta 18	Bari	Sistemi Informativi	4.500.000,00
BRINDISI				
ta 19	ta 19	Brindisi	Sistemi Informativi	1.138.000,00
		Brindisi	Pannelli fotovoltaici	2.000.000,00
		Brindisi	Parcheggio multipiano	8.000.000,00
TOTALE risorse private				25.638.000,00
TOTALE GENERALE ACCORDO - AEROPORTI				317.132.000,00



Direzione Comunicazione
Viale del Castro Pretorio, 118 – 00185 Roma
Tel. 06 44596 372 - Fax 06 44596 371
comunicazione@enac.rupa.it
www.enac-italia.it
Direttore Lucianella Corbeddu



Relazioni Esterne
Via Salaria, 716 - 00138 Roma
Tel. 06.8166833 Fax: 06.81.66.730
relazioniesterne@enav.it
www.enav.it
Responsabile Alessandro Di Giacomo

QUADERNO DEGLI AEROPORTI D'ITALIA N°3 - Dicembre 2005 - La Puglia

Coordinamento editoriale

Adolfo Marino

Direzione Comunicazione - ENAC

Redazione

Adolfo Marino

Alessandro Pasquali

Relazioni Esterne - Editoria e Comunicazione Interna - ENAV

Hanno collaborato:

Marcella Maggiori

Direttore Investimenti Infrastrutturali - ENAC

Cristiano Siclari

Direttore Progetti Studi e Ricerche - ENAC

Donato D'Auria

Direzione Progetti Studi e Ricerche - ENAC

Patrizia Sapia

Direzione Analisi Economiche - ENAC

Maria Pastore

Direzione Comunicazione - ENAC

Andrea De Vito

Direzione Comunicazione - ENAC

Andrea Pirola

Direzione Comunicazione - ENAC

Carolina Saladino

Direzione Comunicazione - ENAC

Massimo Garbini

Responsabile Operazioni di Aeroporto - ENAV

Bartolomeo Pinto

Responsabile Impianto ENAV Aeroporto di Bari

Nicola Caruso

Responsabile Impianto ENAV Aeroporto di Foggia

Giuseppe Cappiello

Responsabile Impianto ENAV Aeroporto di Grottaglie

Antonio Ferrienti Giuliani

Centro di Controllo d'Area di Brindisi

Michele Fortunato

Responsabile Relazioni Esterne e Stampa - SEAP

Foto:

Luca De Napoli, Giuseppe Di Giglio, Donato Fasano
(per gentile concessione archivio SEAP)

Si ringrazia:

SEAP S.p.A.

Grafica e impaginazione
EMS S.r.l. - Roma

Finito di stampare nel mese di dicembre 2005
presso EMS Srl - Roma