





# 5 - L'AREA SUD (S)



### TERRITORIO E POPOLAZIONE

La macroarea del Sud comprende le regioni Campania, Basilicata, Puglia, Calabria e come sub-bacini le isole, Sicilia e Sardegna<sup>1</sup>. Essa rappresenta circa il 19,3% dell'intero territorio nazionale ed è composta prevalentemente da territorio collinare (52%). Nel Sud risiede circa il 21% della popolazione del Paese, popolazione caratterizzata da un indice di vecchiaia inferiore a quello medio nazionale (116 rispetto a 143). Il 19% circa delle famiglie italiane risiede in questa macroarea; la sua densità abitativa, pari a 215 abitanti per kmq, è inferiore a quella nazionale, pari a 198. Nell'area risiede il 6,5% degli stranieri residenti in Italia; il numero di stranieri residenti per 100.000 abitanti ammonta a circa 1.540 unità, dato notevolmente più basso della media del Paese, pari a circa 4.900. Le previsioni di crescita della popolazione residente al 2050 per l'area risultano tutte (nelle tre ipotesi, alta, centrale e bassa) estremamente negative, comprese in un range che va da -10% (ipotesi alta) a -20% (ipotesi bassa).

### IL TESSUTO IMPRENDITORIALE

Nell'area si localizza il 19,5% delle imprese del Paese; la densità imprenditoriale del Sud è leggermente più bassa di quella nazionale (8,4 imprese per 100 abitanti contro 8,7). Tra i settori economici più rappresentati in termini di numerosità di imprese attive vi sono il commercio e l'agricoltura, (34% e 22%, rispettivamente), percentuali più elevate del dato nazionale. Seguono le costruzioni e la manifattura (12% e 10%), più basse della percentuale corrispondente nazionale. Il settore artigiano del Sud risulta relativamente meno pesante rispetto al dato nazionale (20% sul totale delle imprese attive rispetto al 29% nazionale). La quota di ditte individuali sul totale delle imprese è invece significativamente più elevata nell'area rispetto al Paese (74% contro 66%). La distribuzione delle imprese del Sud secondo l'anno di iscrizione mostra una quota di imprese della classe "1990-1999" in linea con la situazione nazionale (circa 35%), mentre risulta meno rappresentata la classe "prima del 1980" (6% contro 8%).

Il tasso di natalità, di mortalità e di evoluzione dell'area sono sostanzialmente simili a quelli nazionali; è leggermente inferiore il tasso di natalità e, quindi, quello di evoluzione.

La distribuzione dimensionale delle unità locali industriali presenti nel Sud vede prevalere in eguale misura le classi "2-9 addetti" (46%) e "1 addetto" (47%); nei servizi, invece, la classe più bassa ("1 addetto") è la più rappresentata (69% contro 63% nazionale). Gli addetti alle unità locali sia industriali che dei servizi si concentrano, così come a livello nazionale, nella classe "2-9 addetti", raccogliendo rispettivamente circa il 39% (industria) e il 37% (servizi) degli addetti del Sud. Nel Sud è localizzato circa il 6% degli esercizi turistici del Paese, corrispondente al 13,8% dei posti letto. Circa il 57% di tali esercizi turistici è dato da esercizi complementari e il 43% da esercizi alberghieri.

### IL TURISMO

Gli arrivi turistici nell'area pesano per il 9,6% circa sugli arrivi complessivi nel Paese e sono prevalentemente legati (72%) ad un turismo nazionale. Anche le presenze turistiche del Sud incidono per un 11% circa sul dato nazionale, con una prevalenza di presenze negli esercizi alberghieri (71%).

### IL MERCATO DEL LAVORO

Gli occupati totali del Sud pesano per circa il 16% sull'occupazione complessiva del Paese; circa il 68% degli occupati opera nel campo dei servizi (la media italiana risulta pari al 66%). Nell'area, la quota di occupati dipendenti sul totale è simile all'analoga italiana (73% contro 74%). Il tasso di attività ed il tasso di occupazione dell'area sono più bassi dei corrispondenti dati nazionali (rispettivamente 41 contro 49 e 36 contro 46); il tasso di disoccupazione risulta al contrario più elevato di quello medio italiano (11 rispetto a 6). Il 17% delle forze di lavoro italiane è localizzato nell'area mentre le persone del Sud in cerca di occupazione sono il 32% di quelle complessive del Paese.

### I RISULTATI ECONOMICI

Il valore aggiunto della macroarea è pari al 14% di

quello nazionale; la maggior quota è prodotta dai servizi (76%), con un peso relativo del comparto superiore rispetto a quello italiano (71%). Il peso dell'industria è invece relativamente più contenuto (20% nel Sud rispetto al 27% nazionale).

Il valore aggiunto artigiano incide dell'11% circa sul corrispondente dato nazionale.

Il PIL procapite risulta più basso di quello medio del Paese: 17.000 euro circa contro i 26.000 del Paese.

### L'APERTURA DEI MERCATI

Anche l'apertura dell'area risulta decisamente inferiore rispetto a quella media del Paese: lo dimostrano il tasso di apertura e la propensione all'esportazione, entrambi inferiori ai dati medi nazionali corrispondenti (20 contro 50 il primo e 10 contro 25 il secondo).

Le importazioni e le esportazioni pesano rispettivamente per circa il 6% dell'import e il 5% dell'export complessivo nazionale. I maggiori scambi avvengono con il mercato europeo, quello asiatico e quello americano.

Il settore metalmeccanico si conferma il più rilevante in termini di commercio estero, con un saldo commerciale positivo, al contrario di quello complessivo, negativo come il corrispondente dato nazionale. Anche il sistema alimentare registra un significativo saldo positivo.

### IL TENORE DI VITA

Il reddito disponibile dell'area è pari al 15% di quello nazionale; il reddito procapite è qui più basso della media italiana, attestandosi a 11.700 euro rispetto ai 16.400 medi del Paese.

I consumi finali interni rappresentano circa il 16% di quelli nazionali; la quota di consumi alimentari è nell'area più elevata rispetto alla quota nazionale (22%, contro il 18% nazionale). I consumi medi pro capite sono pari a circa 11.400 euro, cifra inferiore alla media del Paese pari a 15.000 euro circa.

Infine, il peso dei depositi bancari delle famiglie del Sud è pari al 14% circa dei depositi bancari complessivi italiani.

<sup>1</sup> I sub-bacini di Sicilia e Sardegna sono trattati a parte, di seguito.

## TERRITORIO E POPOLAZIONE

| Aree                             | Superficie   |                 |                |                |
|----------------------------------|--------------|-----------------|----------------|----------------|
|                                  | Totale       | di cui montagna | di cui collina | di cui pianura |
| Sud                              | 58.031       | 15.685          | 30.358         | 11.701         |
| <i>composizione %</i>            | <i>100,0</i> | <i>27,0</i>     | <i>52,3</i>    | <i>20,2</i>    |
| Italia                           | 301.328      | 106.116         | 128.182        | 67.030         |
| <i>composizione %</i>            | <i>100,0</i> | <i>35,2</i>     | <i>42,6</i>    | <i>22,2</i>    |
| <i>Incidenza % Sud su Italia</i> | <i>7,6</i>   | <i>0,4</i>      | <i>10,9</i>    | <i>12,5</i>    |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.1 Superficie totale (kmq, 2001)

| Aree                             | Popolazione totale | di cui maschi | di cui femmine |
|----------------------------------|--------------------|---------------|----------------|
| Sud                              | 12.486.644         | 6.076.080     | 6.419.564      |
| <i>composizione %</i>            | <i>100,0</i>       | <i>48,6</i>   | <i>51,4</i>    |
| Italia                           | 59.619.290         | 28.949.747    | 30.669.543     |
| <i>composizione %</i>            | <i>100,0</i>       | <i>48,6</i>   | <i>51,4</i>    |
| <i>Incidenza % Sud su Italia</i> | <i>7,2</i>         | <i>7,2</i>    | <i>7,2</i>     |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.2 Popolazione totale anagrafica (n, 2007)

| Aree   | Indice di vecchiaia |
|--------|---------------------|
| Sud    | 116,1               |
| Italia | 142,8               |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.3 Indice di vecchiaia (2007)

| Aree                             | Famiglie    |
|----------------------------------|-------------|
| Sud                              | 4.525.655   |
| Italia                           | 24.282.485  |
| <i>Incidenza % Sud su Italia</i> | <i>18,6</i> |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.4 Famiglie (n, 2007)

| Aree   | Densità abitativa |
|--------|-------------------|
| Sud    | 215,2             |
| Italia | 197,9             |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.5 Densità abitativa (abitanti per kmq, 2007)

| Aree                             | Stranieri residenti                             |
|----------------------------------|---|
| Sud                              | 191.236   |
| Italia                           | 2.938.922                                       |
| <i>Incidenza % Sud su Italia</i> | <i>6,5</i>                                      |
| Aree                             | Totale stranieri residenti per 100.000 abitanti |
| Sud                              | 1.536   |
| Italia                           | 4.970   |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.6 Stranieri residenti (n, 2006)

| Aree   | Ipotesi  | Popolazione residente al 31/12/2050 | Variazione % rispetto al 2007 |
|--------|----------|-------------------------------------|-------------------------------|
| Sud    | Alta     | 11.231.663                          | -10,1                         |
|        | Centrale | 10.685.892                          | -14,4                         |
|        | Bassa    | 10.022.827                          | -19,7                         |
| Italia | Alta     | 67.316.255                          | +12,9                         |
|        | Centrale | 61.611.504                          | +3,3                          |
|        | Bassa    | 55.631.363                          | -6,7                          |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.7 Previsioni della popolazione residente al 31/12/2050 (n, 2007)

## IL TESSUTO IMPRENDITORIALE

|   | Sud       | Composizione % | Italia    | Composizione % |
|---|-----------|----------------|-----------|----------------|
| Totale imprese attive   | 1.011.411 | 100,0          | 5.174.921 | 100,0          |
| di cui Agricoltura, caccia e silvicoltura                         | 224.599   | 22,2           | 910.952   | 17,6           |
| di cui Pesca, piscicoltura e servizi connessi                     | 1.246     | 0,1            | 11.689    | 0,2            |
| di cui Estrazione di minerali                                     | 839       | 0,1            | 4.012     | 0,1            |
| di cui Attività manifatturiere                                    | 103.336   | 10,2           | 628.468   | 12,1           |
| di cui Prod e distrib energie elettr ,gas e acqua                 | 499       | 0,0            | 3.357     | 0,1            |
| di cui Costruzioni  | 121.819   | 12,0           | 775.886   | 15,0           |
| di cui Commercio e riparazioni                                    | 338.867   | 33,5           | 1.417.277 | 27,4           |
| di cui Alberghi e ristoranti                                      | 46.523    | 4,6            | 263.499   | 5,1            |
| di cui Trasporti,magazzinaggio e comunicazioni                    | 30.579    | 3,0            | 189.300   | 3,7            |
| di cui Intermediazione monetaria e finanziaria                    | 15.993    | 1,6            | 104.337   | 2,0            |
| di cui Attività immobiliari ,noleggio,informatica e ricerca       | 59.218    | 5,9            | 564.945   | 10,9           |
| di cui Pubbl.amministrazione e difesa; assic sociale obbligatoria | 20        | 0,0            | 65        | 0,0            |
| di cui Istruzione   | 4.311     | 0,4            | 18.578    | 0,4            |
| di cui Sanità e altri servizi sociali                             | 5.533     | 0,5            | 24.326    | 0,5            |
| di cui Altri servizi pubblici,sociali e personali                 | 42.199    | 4,2            | 227.893   | 4,4            |
| di cui Servizi domestici presso famiglie e convivenze             | 2         | 0,0            | 7         | 0,0            |
| di cui Imprese non classificate                                   | 11.784    | 1,2            | 30.330    | 0,6            |

|                                  |      |
|----------------------------------|------|
| <i>incidenza % Sud su Italia</i> | 19,5 |
|----------------------------------|------|

|  | Sud | Italia |
|--|-----|--------|
| Densità imprenditoriale (per 100 abitanti) | 8,4 | 8,7    |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Infocamere

Tab.5.1.8 Imprese attive (n, 2007)

|  | Sud     | Italia    |
|--|---------|-----------|
| Ditte individuali  | 743.002 | 3.407.807 |
| <i>Peso % ditte individuali su totale imprese attive</i> | 73,5    | 65,9      |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Infocamere

Tab.5.1.9 Ditte individuali attive (n, 2007)

|                     | Sud | Italia |
|---------------------|-----|--------|
| Tasso di natalità   | 7,5 | 7,8    |
| Tasso di mortalità  | 7,3 | 7,4    |
| Tasso di evoluzione | 0,2 | 0,4    |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.10 Tasso di natalità, di mortalità, di evoluzione (2007)

## IL TURISMO

|  | Sud     | Incidenza % Sud su Italia | Italia    |
|--|---------|---------------------------|-----------|
| Esercizi turistici complessivi               | 8.053   | 6,0                       | 134.707   |
| di cui esercizi alberghieri                  | 3.431   | 10,2                      | 33.768    |
| di cui esercizi complementari                | 4.604   | 4,6                       | 100.939   |
| Posti letto in es. turistici complessivi     | 619.325 | 13,8                      | 4.498.910 |
| di cui posti letto in esercizi alberghieri   | 296.049 | 13,7                      | 2.087.010 |
| di cui posti letto in esercizi complementari | 333.276 | 13,8                      | 2.411.900 |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.11 Esercizi turistici (n, 2006)

| Arrivi           | Sud       | Incidenza % Sud su Italia | Italia     |
|------------------|-----------|---------------------------|------------|
| Totale           | 8.914.715 | 9,6                       | 93.044.399 |
| di cui italiani  | 6.401.492 | 12,3                      | 51.850.572 |
| di cui stranieri | 2.513.223 | 6,1                       | 41.193.827 |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.12 Arrivi (n, 2006)

## IL MERCATO DEL LAVORO

|                                  | Sud         |                | Italia      |                |
|----------------------------------|-------------|----------------|-------------|----------------|
| Occupati totali                  | 3.799.850   |                | 23.220.440  |                |
| <i>Incidenza % Sud su Italia</i> |             |                | <i>16,6</i> |                |
|                                  | Sud         | Composizione % | Italia      | Composizione % |
| di cui Agricoltura               | 268.010     | 7,1            | 922.140     | 4,0            |
| di cui Industria                 | 936.260     | 24,6           | 7.003.450   | 30,2           |
| di cui Altre attività            | 2.595.580   | 68,3           | 15.294.850  | 65,8           |
|                                  | Sud         |                | Italia      |                |
| di cui Occupati dipendenti (%)   | <i>72,9</i> |                | <i>73,9</i> |                |
| di cui Occupati indipendenti (%) | <i>27,1</i> |                | <i>26,1</i> |                |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istat

Tab.5.1.13 Occupati (2007)

## I RISULTATI ECONOMICI

|   | Sud     | Composizione % | Italia    | Composizione % |
|---|---------|----------------|-----------|----------------|
| Valore aggiunto totale                          | 180.148 | 100,0          | 1.315.120 | 100,0          |
| - agricoltura                                   | 6.415   | 3,6            | 27.193    | 2,1            |
| - industria manifatturiera                      | 22.879  | 12,7           | 269.220   | 20,5           |
| - costruzioni                                   | 13.667  | 7,6            | 79.775    | 6,1            |
| - totale industria                              | 36.545  | 20,3           | 348.995   | 26,5           |
| - servizi                                       | 137.188 | 76,2           | 938.932   | 71,4           |
| <i>Incidenza % sul valore aggiunto italiano</i> |         |                |           | <i>13,7</i>    |

|   | Sud         | Italia  |
|---|-------------|---------|
| Valore aggiunto artigiano                                 | 17.407      | 153.761 |
| <i>Incidenza % sul valore aggiunto artigiano italiano</i> | <i>11,3</i> |         |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.5.1.14 Valore aggiunto (milioni di euro, 2006)

|               | Sud      | Incidenza % Sud su Italia | Italia   |
|---------------|----------|---------------------------|----------|
| PIL procapite | 15.736,0 | <i>64,6</i>               | 25.921,4 |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.5.1.15 Prodotto interno lordo procapite (euro, 2007)

## TENORE DI VITA

|                               | Sud         | Italia      |
|-------------------------------|-------------|-------------|
| Reddito disponibile           | 145.699.024 | 962.728.004 |
| Reddito disponibile procapite | 11,7        | 16,4        |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.5.1.16 Reddito disponibile (migliaia di euro, 2005)

|  | Sud         | Italia      |
|--|-------------|-------------|
| Consumi finali interni (milioni di euro) | 141.633     | 885.686     |
| Di cui consumi alimentari (%)            | <i>22,2</i> | <i>17,5</i> |
| Di cui consumi non alimentari (%)        | <i>77,8</i> | <i>82,5</i> |
| Consumi procapite (euro)                 | 11.377      | 14.978      |

Fonte: Elaborazioni Nomisma su dati Istituto Tagliacarne

Tab.5.1.17 Consumi finali interni (euro, 2006)

## 5.2 Inquadramento infrastrutturale e programmatico





## In sintesi: l'assetto infrastrutturale futuro

Gli interventi infrastrutturali che interessano la macroarea Sud riguardano prevalentemente il potenziamento dei collegamenti ferroviari trasversali: si pensi alla Battipaglia-Metaponto e al nuovo asse ferroviario AC Napoli-Bari, a cui viene dato ampio spazio nella recente programmazione strategica del Ministero, contenuta nel DPEF 2010-2013.

Sull'area insistono inoltre altri due progetti ferroviari di estrema rilevanza per l'intero versante adriatico: il raddoppio della tratta molisana-pugliese della linea adriatica (Bologna-)Pescara-Bari e della linea Bari-Taranto.

Riguardo ai collegamenti viari, l'area è caratterizzata dagli interventi programmati su due assi fondamentali: la strada statale Jonica e l'asse Salerno-Potenza-Bari. La programmazione tenta in modo particolare di colmare il gap infrastrutturale della Basilicata in termini di velocità dei collegamenti sia viari che ferroviari. La regione è inoltre interessata dalle due maggiori opere in corso del Mezzogiorno, da lungo tempo programmate e in fase di realizzazione: l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e la SS 106 Jonica.

## Gli orizzonti temporali di completamento

Sul versante tirrenico, è previsto nel breve periodo il completamento della tratta AV/AC Roma-Napoli (entro il 2010), mentre sono ferme al progetto preliminare o alla fase di programmazione infrastrutture ferroviarie come la Napoli-Bari, la Napoli-Reggio Calabria e la Battipaglia-Metaponto; dato lo stato di avanzamento di quest'ultima si teme che la consegna inizialmente prevista per il 2011 non potrà essere rispettata.

Sono in fase di progettazione definitiva gli interventi di ammodernamento del tratto lucano della A3 Salerno-Reggio Calabria, mentre sono ancora allo stadio iniziale di proposta/programmazione quelli che interessano la tratta calabrese.

Sono incerte anche le tempistiche, di lungo periodo, della realizzazione della direttrice multimodale costituita dal Ponte sullo stretto di Messina, opera finanziata e in attesa di essere avviata.

Sul versante adriatico, sono cantierati alcuni progetti di rilevanza nazionale, la cui messa in opera è prevista entro il prossimo biennio: il tratto lucano della statale 106 Jonica e il raddoppio della linea ferroviaria adriatica Pescara-Bari nella tratta Termoli-Foggia.

E' invece previsto nel medio-lungo periodo il completamento degli interventi sull'asse ferroviario

Bari-Taranto (finanziati, in attesa di avvio), sull'asse stradale Salerno-Potenza-Bari (in fase di progetto preliminare) e sull'asse ad alta capacità ferroviaria Napoli-Bari, opera molto attesa, attualmente in fase di programmazione, il cui finanziamento è previsto dopo il 2011.

Si segnala, a latere, il progetto su scala locale relativo al completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli per il tratto che collega la città con l'aeroporto di Capodichino e il Centro Direzionale di Napoli, attualmente finanziato e in attesa di avvio.

## In dettaglio: l'inquadramento territoriale e programmatico

### Assi stradali e autostradali

Gli assi stradali e autostradali programmati per l'area Sud sono in sostanza tutti prioritari. La sottoinfrastrutturazione dell'area in termini di efficienza dei collegamenti rende infatti necessario un adeguamento e ammodernamento dei principali assi. - E' ormai quasi del tutto conclusa la fase di proposta/programmazione della A3 Napoli-Salerno-Reggio Calabria che fa parte dell'itinerario europeo E45 e del Corridoio 1 Berlino-Palermo e che ha un'estensione complessiva di circa 500 km. Alcuni tratti sono ultimati o cantierati, altri solo finanziati o ancora in fase di programmazione. Le aspettative di Anas sono di terminare i lavori entro il 2011-2013, ma di fatto i lavori si scontrano con criticità ingegneristiche rilevanti a causa del percorso montagnoso.

- Il potenziamento dell'asse trasversale Salerno-Potenza-Bari consentirà un collegamento più efficiente tra i territori dell'entroterra lucano e i due versanti adriatico e tirrenico, oltre a favorire un collegamento tra i porti di Salerno e Bari. L'itinerario, nel tratto tra le province di Potenza e Bari, ha ottenuto nel 2008 l'approvazione da parte di Anas. L'infrastruttura è in attesa di finanziamento da parte del Cipe.

- In Calabria, in particolare, la statale 106 Jonica allo stato attuale non riesce a garantire una rapida connessione di tutta la costa ionica calabrese e con il resto della penisola. Sono previsti lavori di adeguamento, inseriti già nella Legge Obiettivo del 2001 e ripresi tra le opere prioritarie individuate nel DPEF 2007-2011. Ad oggi le criticità sono di ordine finanziario, sebbene alla copertura partecipino fondi di competenza Cipe, Anas, QCS e PON Calabria.

Sul versante jonico, i lavori di adeguamento/ammodernamento, ad oggi cantierati, prevedono invece

la realizzazione di due carreggiate separate lungo tutto il tratto lucano, nella provincia di Matera. La statale Jonica percorre 491 km da Taranto a Reggio Calabria, lungo la costa jonica di Puglia, Basilicata e, soprattutto, Calabria.

### Assi ferroviari

Con riferimento alle opere ferroviarie, la programmazione prevede interventi da lungo tempo attesi dai territori.

- E' in fase di completamento la tratta compresa tra Aversa e Napoli, lunga circa 18 km, della linea AV/AC Roma - Napoli. Inoltre, è prevista la realizzazione della nuova stazione di Napoli Afragola, concepita come di interscambio con la linea Circumvesuviana, in quanto permetterà l'instradamento dei treni AV verso sud attraverso la linea a monte del Vesuvio, bypassando il nodo di Napoli.

- E' considerato intervento prioritario il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria AC Napoli-Bari, asse trasversale fondamentale, la cui programmazione è a valere su fondi entro il 2012-2013; l'opera in alcune tratte è già nelle condizioni di essere cantierata, ma nei piani di RFI è considerata opera da ultimarsi a medio-lungo termine.

- Ancora con riferimento ai collegamenti trasversali, in Campania e Molise è previsto l'intervento di velocizzazione/potenziamento della linea Battipaglia.

- Potenza - Metaponto, asse ferroviario principale di collegamento dell'entroterra lucano con il mar Jonio e il porto di Taranto.

- Relativamente all'adeguamento della linea Napoli-Reggio Calabria-Palermo/Catania, il DPEF 2010-2013 mette l'accento sulla necessità di finanziamento ed avvio della tratta Battipaglia-Reggio Calabria. Nei piani di RFI sia il quadruplicamento del tratto Salerno-Battipaglia sia il potenziamento del tratto Battipaglia-Reggio Calabria sono programmati a medio-lungo termine.

- Il versante adriatico è invece interessato dagli interventi di raddoppio della linea adriatica Bologna-Bari nella tratta Termoli-Lesina (FG), che si sviluppa in parte in affiancamento alla vecchia linea e in parte in variante. L'intervento nel complesso prevede il raddoppio della linea tra Pescara e Bari ed ha avuto approvazione da parte del Cipe all'inizio del 2008.

- Inserito tra le opere rilevanti è anche il raddoppio e potenziamento della linea Bari-Taranto che collega i versanti tirrenico e jonico della Puglia.

## PROGETTI CANTIERATI

| Tipologia        | Regione principale | Infrastruttura  | Rilevanza | Stato di avanzamento | Inizio lavori | Fine lavori prevista | Descrizione   | Costo (milioni di euro) | Quota di finanziamento | Aeroporti presenti in un raggio di 100 km |
|------------------|--------------------|---|-----------|----------------------|---------------|----------------------|---|-------------------------|------------------------|---|
| Asse ferroviario | Campania           | AV/AC Roma - Napoli (tratta Aversa - Napoli)              | Nazionale | cantierato           | 2004          | 2010                 | La tratta compresa tra Gricignano di Aversa e Napoli, lunga circa 18 km, a completamento della linea AV/AC Roma - Napoli, è in fase di esecuzione.  | 60,0                    | 100,0%                 | Napoli                                    |
| Asse ferroviario | Molise; Puglia     | Linea Adriatica Pescara - Bari: raddoppio tratta molisana | Nazionale | cantierato           | .             | 2010                 | L'intervento sulla tratta Termoli (CB) - Lesina (FG), in particolare, interessa le Regioni Molise e Puglia; si sviluppa parte in affiancamento alla vecchia linea e parte in variante. L'intervento nel complesso prevede il raddoppio della linea Bologna-Bari.                                    | 212,0                   | n.d.                   | Pescara, Bari                             |
| Asse stradale    | Basilicata         | SS 106 Jonica (tratta lucana)                             | Nazionale | cantierato           | 2004          | 2009                 | Lavori di adeguamento/ammodernamento della SS 106 nella tratta lucana. La fase più impegnativa della realizzazione riguarda la tratta calabrese.  | 5.927,0                 | 80,1%                  | Crotone, Reggio Calabria                  |
| Asse stradale    | Calabria           | SS 106 Jonica (tratta calabrese)                          | Nazionale | cantierato           | -             | 2009                 | La SS 106 Jonica allo stato attuale non riesce a garantire una rapida connessione di tutta la costa ionica calabrese e con il resto della penisola. Sono previsti lavori di adeguamento, inseriti già nella Legge Obiettivo del 2001 e ripresi tra le opere prioritarie individuate DPEF 2007-2011. | 15.000,0                | 10,0%                  | Crotone, Reggio Calabria                  |

Fonte: elaborazioni Nomisma su fonti Ministero Infrastrutture, DPEF (vari anni), Unioncamere.

## PROGETTI FINANZIATI DA AVVIARE

| Tipologia        | Regioni interessate | Infrastruttura                           | Rilevanza | Stato di avanzamento  | Inizio lavori previsto | Fine lavori prevista | Descrizione  | Costo (milioni di euro) | Quota di finanziamento | Aeroporti presenti in un raggio di 100 km |
|------------------|---------------------|--|-----------|-----------------------|------------------------|----------------------|--|-------------------------|------------------------|---|
| Asse ferroviario | Puglia              | Bari - Taranto                           | Nazionale | finanziato da avviare | -                      | -                    | Raddoppio e potenziamento della linea Bari-Taranto, inclusa la tratta Sant'Andrea-Bitetto.   | 496,0                   | 40,3%                  | Bari, Taranto                             |
| Asse plurimodale | Calabria; Sicilia   | Ponte sullo Stretto                      | Nazionale | finanziato da avviare | -                      | -                    | Realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, di collegamento viario e ferroviario tra le regioni Calabria e Sicilia (tra Villa San Giovanni e Messina). L'opera è inserita nel Corridoio europeo 1 Berlino-Palermo. | 6.100,0                 | 76,8%                  | Catania, Reggio Calabria                  |
| Metroplitana     | Campania            | Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale | Locale    | finanziato da avviare | -                      | -                    | Prorogamento della linea 1 che collega il centro di Napoli con l'aeroporto di Capodichino e il Centro Direzionale di Napoli.   | 365,1                   | 67,2%                  | Napoli                                    |

Fonte: elaborazioni Nomisma su fonti Ministero Infrastrutture, DPEF (vari anni), Unioncamere.

## INTERVENTI IN FASE DI PROGETTAZIONE DEFINITIVA

| Tipologia         | Regioni interessate | Infrastruttura  | Rilevanza | Stato di avanzamento | Inizio lavori previsto | Fine lavori prevista | Descrizione  | Costo (milioni di euro) | Quota di finanziamento | Aeroporti presenti in un raggio di 100 km       |
|-------------------|---------------------|---|-----------|----------------------|------------------------|----------------------|--|-------------------------|------------------------|---|
| Asse autostradale | Basilicata          | A3 Salerno-Reggio Calabria (tratta lucana) - ammodernamento | Nazionale | progetto definitivo  | -                      | -                    | Lavori di completamento ed ammodernamento. L'A3 rappresenta la principale arteria della regione Basilicata. La nuova piattaforma stradale è ottenuta nella gran parte dei casi come adeguamento del tracciato esistente. | 1.827,0                 | 0,0%                   | Napoli, Salerno, Reggio Calabria, Lamezia Terme |

Fonte: elaborazioni Nomisma su fonti Ministero Infrastrutture, DPEF (vari anni), Unioncamere.

## INTERVENTI IN FASE DI PROGETTAZIONE PRELIMINARE

| Tipologia        | Regioni interessate  | Infrastruttura  | Rilevanza | Stato di avanzamento | Inizio lavori previsto | Fine lavori previsto | Descrizione  | Costo (milioni di euro) | Quota di finanziamento | Aeroporti presenti in un raggio di 100 km |
|------------------|----------------------|---|-----------|----------------------|------------------------|----------------------|--|-------------------------|------------------------|---|
| Asse ferroviario | Campania; Basilicata | Battipaglia - Metaponto: velocizzazione/potenziamento (tratta lucana) | Regionale | progetto preliminare | -                      | 2011                 | La linea Battipaglia - Potenza - Metaponto è l'asse ferroviario principale della Basilicata in quanto consente il collegamento con il mar Jonio. | -                       | 0,0%                   | Napoli, Salerno                           |
| Asse ferroviario | Campania; Basilicata | Battipaglia - Metaponto: velocizzazione/potenziamento (tratta lucana) | Regionale | progetto preliminare | -                      | 2011                 | La linea Battipaglia - Potenza - Metaponto è l'asse ferroviario principale della Basilicata in quanto consente il collegamento con il mar Jonio. | -                       | 0,0%                   | Napoli, Salerno                           |

Fonte: elaborazioni Nomisma su fonti Ministero Infrastrutture, DPEF (vari anni), Unioncamere.

## INTERVENTI PROPOSTI/PROGRAMMATI

| Tipologia         | Regioni interessate | Infrastruttura   | Rilevanza      | Stato di avanzamento    | Inizio lavori previsto     | Fine lavori previsto | Descrizione  | Costo (milioni di euro) | Quota di finanziamento | Aeroporti presenti in un raggio di 100 km       |
|-------------------|---------------------|--|----------------|-------------------------|----------------------------|----------------------|--|-------------------------|------------------------|---|
| Asse autostradale | Campania; Calabria  | A3 Salerno-Reggio Calabria (tratta calabrese) - ammodernamento           | Internazionale | proposta/programmazione | -                          | 2011                 | Lavori di completamento ed ammodernamento. L'autostrada A3 Napoli-Reggio Calabria fa parte dell'itinerario europeo E45, ha un'estensione complessiva di 494,9 km e si sviluppa attraverso tre regioni meridionali: la Campania (171,0 km), la Basilicata (30,0 km) e la Calabria (293,9 km). Anas ha in programma di completare il tratto principale dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria entro il 2012-2013. | 9.665,0                 | 71,2%                  | Reggio Calabria, Lamezia Terme, Crotona         |
| Asse ferroviario  | Campania; Calabria  | Linea Napoli-Reggio Calabria: adeguamento tratta Salerno-Reggio Calabria | Nazionale      | proposta/programmazione | -                          | -                    | La direttrice idealmente collega Salerno a Palermo e Catania. Nel DPEF 2010-2013 si richiama l'urgenza dell'adeguamento della tratta Battipaglia-Reggio Calabria.  | 230,0                   | 0,0%                   | Napoli, Salerno, Lamezia Terme, Reggio Calabria |
| Asse ferroviario  | Campania; Puglia    | AC Napoli-Bari: nuovo asse ferroviario                                   | Internazionale | proposta/programmazione | da finanziare dopo il 2011 | LP                   | Nuovo asse ferroviario trasversale Alta Capacità di collegamento tra il medio Tirreno e il basso Adriatico. L'itinerario prevede il raddoppio di alcune tratte.  | 3.377,0                 | 0,0%                   | Napoli, Bari                                    |

Fonte: elaborazioni Nomisma su fonti Ministero Infrastrutture, DPEF (vari anni), Unioncamere.

## S.1 ■ Aeroporto internazionale "Ugo Niutta" di Napoli-Capodichino





# Ugo Niutta

## Napoli - Capodichino



### SEDIME (ha)

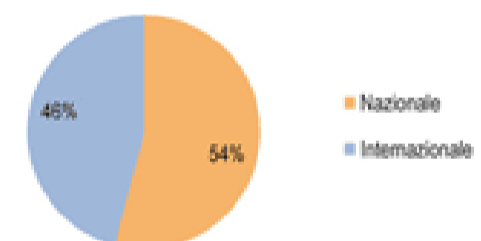
area civile  
217

area militare  
41

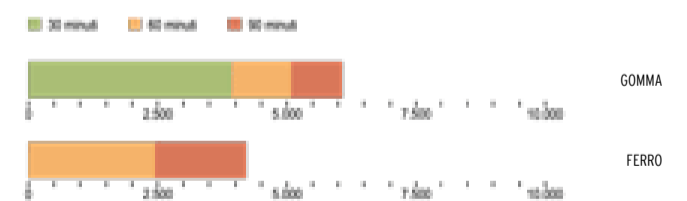
PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
5.606.926

### RIPARTIZIONE PAX 2008



### BACINO DI UTENZA per fasce isocrone di accessibilità (migliaia di residenti)

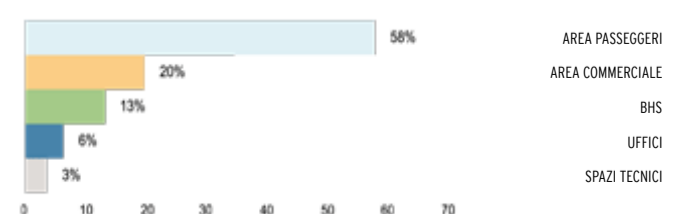


### TERMINAL

superficie (mq)  
30.700

dotazione per passeggero (mq)  
15,6

### incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Napoli, con più di 5,5 milioni di passeggeri annui nel 2008, è il principale scalo del meridione per volume di passeggeri ed il 5° aeroporto italiano.

Il traffico dell'aeroporto di Capodichino è prevalentemente locale, infatti oltre il 70% degli italiani che utilizzano lo scalo vive nell'area metropolitana di Napoli ed un ulteriore 7% nelle aree limitrofe e isole. Gli stranieri che utilizzano lo scalo campano invece sono in prevalenza turisti.

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 54% del totale gestito dall'aeroporto.

Il traffico da Napoli verso destinazioni nazionali si dirige essenzialmente verso Milano, Linate e Malpensa, che insieme rappresentano il 59% del totale nel 2007.

L'aeroporto di Napoli dispone di collegamenti con moltissime destinazioni internazionali. La destinazione maggiormente servita è la Gran Bretagna, seguita dalla Germania.

Su posizionamento e ruolo di Capodichino vi è la necessità di approfondire le valutazioni in relazione alla saturazione della capacità disponibile nell'attuale sedime attesa in tempi non lunghi: le prospettive si basano sul progetto di un nuovo scalo da realizzarsi a Grazzanise, con opzioni di scenari operativi che vanno dalla integrale sostituzione di Capodichino alla costituzione di un sistema che comprenda i due scali con articolazione dei flussi in relazione a tipologie e quantità. Gli scenari evolutivi non potranno prescindere da valutazioni che comprendano anche i progetti in corso in bacini limitrofi come il Lazio: la contestuale scelta relativa alla realizzazione del terzo aeroporto nell'area della Capitale e le conseguenti pianificazioni riguardanti le infrastrutture di accesso sia viabilistiche che ferroviarie dovranno essere esaminate in un quadro di coerenza complessiva per ottimizzare gli investimenti e creare condizioni per la sostenibilità e l'efficienza delle nuove infrastrutture e di quelle già esistenti.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto di Napoli è situato su un altipiano nella periferia nord di Napoli, e ricade in parte anche nel Comune di Casoria.

Lo scalo dista 6 Km dal centro della città 70 da Salerno, 171 da Foggia, 258 da Bari, 140 da Frosinone e 222 da Roma.

Il sedime aeroportuale occupa complessivamente una superficie totale di 217 ettari, di cui 8 dedicati all'aerostazione e ai parcheggi; lo scalo è ubicato in un'area fortemente antropizzata, stretto a nord dai quartieri di Secondigliano e di San Pietro a Paterno, a sud dal quartiere Poggioreale, a ovest dal quartiere di San Carlo all'Arena e a est dagli insediamenti del Comune di Casoria. In adiacenza al sedime dello scalo civile è presente una base militare americana di rilevanti dimensioni (41 ha), recentemente ampliata.

## LIMITI E VINCOLI

Il maggiore ostacolo allo sviluppo dell'aeroporto è legato alla forte antropizzazione delle zone circostanti allo scalo, sia per quanto riguarda la indisponibilità delle aree che per i problemi legati alla presenza di ostacoli alla navigazione, all'inquinamento atmosferico ed acustico, soprattutto in presenza di venti sud-occidentali, che già oggi comporta particolari procedure per limitare il sorvolo della città.

In particolare eventuali sviluppi della zona airside sono resi impossibili dal tessuto edificato che la circonda, mentre per la zona landside, pur essendo disponibile una grande quantità di aree, le potenzialità di ampliamento sono limitate dalle strutture militari esistenti.

In prossimità del sedime dell'aeroporto sono riconoscibili due aree a rischio idrogeologico moderato. Specifiche restrizioni riguardano la materia acustica, laddove i livelli di rumore devono misurarsi con un intorno aeroportuale in taluni punti densamente abitati. Riguardo la materia ambientale vi è un forte presidio degli uffici competenti degli Enti locali che, in accordo

con il gestore, hanno eseguito nell'ultimo decennio sia i rilievi che le analisi e i relativi programmi di intervento per il superamento delle criticità e la definizione di opportuni strumenti normativi sul territorio.

## ACCESSIBILITÀ E SOSTA

Le analisi condotte dalla società di gestione evidenziano che il 51% dei passeggeri raggiunge lo scalo in auto propria, il 31% in taxi e solo 8% utilizza il mezzo pubblico, che risulta una percentuale estremamente bassa per uno scalo inserito nel tessuto urbano. Il vero potenziamento del trasporto pubblico per l'aeroporto potrà essere realizzato con la metropolitana che disporrà della stazione dedicata proprio in prossimità del terminal, i cui lavori sono attualmente in corso a cura del Comune di Napoli, che potrà modificare radicalmente la modalità di trasporto urbano verso l'aeroporto.

L'accessibilità al terminal dalla città è sviluppata lungo due assi principali: la tangenziale e Corso Umberto Maddalena. Dalla Tangenziale, connessa alle autostrade A1 per Roma, A16 per Bari e A3 per Salerno-Reggio Calabria, attraverso l'uscita dedicata, è possibile immettersi direttamente nella strada di accesso all'aeroporto (Via Fulco Ruffo di Calabria). Provenendo invece dal centro della città si raggiunge l'aeroporto da Corso Umberto Maddalena attraverso la viabilità urbana. Lo scalo è collegato alla città con autobus di linea o taxi. Sono presenti 8 aree parcheggio a pagamento tra breve, media e lunga sosta per un totale di oltre 1500 posti auto e moto disponibili.

## STATO ATTUALE AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

L'aeroporto di Capodichino dispone di infrastrutture e servizi potenziati e ristrutturati con un piano articolato di interventi realizzato nell'ultimo decennio e in fase di completamento con i lotti di lavori riguardanti le aree arrivi e partenze del terminal passeggeri. I lavori hanno migliorato sensibilmente sia la razionalità di impiego dell'area disponibile e funzionalità dei flussi e degli spazi che la qualità architettonica generale e l'efficienza degli impianti.

Importanti interventi di ampliamento e razionalizzazione delle infrastrutture sono stati realizzati anche in area air side nella quale sono migliorate sia la capacità che la funzionalità di aree e infrastrutture.

## TERMINAL PASSEGGERI

Il Terminal passeggeri è stato recentemente interessato dai lavori di ampliamento, in corso di ultimazione costituiti dall'avanzamento del fronte dell'aerostazione verso il piazzale di circa 10 metri.

Il terminal quindi nella configurazione attuale presenta una superficie di 30.700 mq, articolata in due livelli, in cui al piano terra sono gestiti i flussi dei passeggeri in arrivo e partenza, mentre al primo piano si trovano gli uffici, i servizi commerciali e il catering.

- La zona partenza è dotata di 55 banchi check-in, 12 varchi di sicurezza, 15 gates, di cui 5 dedicati ad area non schengen, oltre che di aree commerciali per 650 mq e servizi di ristorazione al piano superiore.

- La zona arrivi invece dispone di 5 unità per il ritiro bagagli e di un'atrio arrivi dotato al piano superiore di una nuova food-court landside e di un'area attrezzata con un bar, collegata con la sala partenze mediante una scala ed un ascensore (airside).

Il traffico charter è invece servito dal Terminal 2 costituito da un hangar dedicato alle operazioni di controllo passaporti, riconsegna bagagli e "smistamento" dei passeggeri, un hangar dedicato al controllo radiogeno dei bagagli da stiva per i passeggeri preaccettati ed un'area dedicata al parcheggio dei bus, minibus ed auto private.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 57,7% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 19,5%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta

pari a 15,6 mq/pax, al di sotto della media nazionale, problema in parte sopperito dal Terminal 2, che risulta però inadeguato dal punto di vista funzionale. Dal punto di vista architettonico e funzionale l'aerostazione di Napoli presenta un buon livello qualitativo.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo è lunga 2.628 metri, realizzata in pavimentazione flessibile con strato superficiale ricostituito nel 2007, è orientata in direzione pressoché Ovest-Est. L'Apron, sul quale è prospiciente l'aerostazione, è realizzato in lastre di calcestruzzo ed è ubicato a Sud-Ovest della pista spostato verso la testata 06, ha una superficie di 200000mq sulla quale sono previste 29 piazzole di sosta.

La pista può accogliere aeromobili in atterraggio su entrambe le direzioni anche in condizioni meteo non ottimali, gli ultimi 180 m della strip dal lato della testata 24 sono ridotti e non rispettano le prescrizioni minime normative.

## CRITICITÀ E INDICAZIONI GIÀ FORMULATE PER SVILUPPI FUTURI

Le principali criticità dell'aeroporto risiedono da un lato dall'impossibilità di crescita all'interno di un tessuto urbano consolidato, e dall'altro da un'accessibilità fortemente penalizzata dalle condizioni di circolazione sugli archi autostradali cui si collega.

Sul raccordo Tangenziale-Autostrade infatti confluiscono i flussi di traffico di scambio tra la città di Napoli e le direttrici extra-urbane meridionale, orientale e settentrionale. Il traffico generato/attratto dall'aeroporto ha un peso modesto sul complesso di tale traffico; lungi dall'essere causa di congestione della circolazione, l'attività dello scalo risente degli effetti negativi di quest'ultima in termini di riduzione dell'accessibilità, sia attiva che passiva.

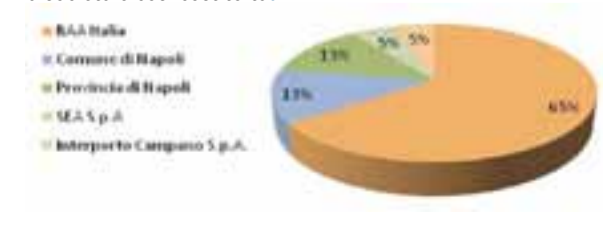
Deve poi essere evidenziato che lo scalo di Napoli Capodichino si avvia, a medio termine, verso la saturazione: ENAC, Società di gestione ed Enti locali hanno avviato da tempo studi e valutazioni per la realizzazione di un nuovo scalo a Grazzanise, a Nord di Napoli, le cui linee generali di sviluppo e gli impegni sono definite nel Protocollo di intesa sottoscritto nel mese di luglio 2009. Lo scenario che comprende la costruzione del nuovo scalo a Grazzanise e la ridefinizione del ruolo di Capodichino, a partire dall'opzione più radicale della cessazione delle attività di aviazione commerciale civile e relativa riconversione dell'area per altri usi, dovrà essere approfondito anche considerando le opzioni in fase di studio per la costruzione del terzo aeroporto nel Lazio. Tale approfondimento dovrà riguardare anche il quadro evolutivo delle reti infrastrutturali su gomma e ferro a servizio dei bacini dell'Italia centrale sia per definire in modo efficace sia gli investimenti che per assicurare la sostenibilità economica delle gestioni di infrastrutture e servizi.

Il limite infrastrutturale legato al numero di piazzole di sosta è stato risolto portando il numero di stand a 29, questo permetterà di affrontare la domanda stimata fino al 2020. Inoltre con adeguati interventi su pista e vie di rullaggio l'aeroporto dovrebbe essere in grado di gestire 35Mov/h entro il 2020.

## GESTIONE AEROPORTUALE

La Società GESAC Spa gestisce l'Aeroporto in regime di concessione totale quarantennale a decorrere dal 12/02/2003, in virtù della convenzione n. 50 del 09/12/2002.

La società è così costituita:



## S.1.2.1 Inquadramento territoriale



### LEGENDA

- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Altre infrastrutture aeroportuali
- Infrastruttura portuale
- Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
- Autostrada per mobilità nazionale
- Casello autostradale
- Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce
- Strada principale
- Linea - stazione ferroviaria
- Corso d'acqua



### Inquadramento territoriale

L'aeroporto di Napoli è situato su un altipiano nella periferia nord di Napoli, e ricade in parte anche nel Comune di Casoria.

Lo scalo dista 6 Km dal centro della città e 70 km da Salerno.

Lo scalo è ubicato in un'area fortemente antropizzata, stretto a nord dai quartieri di Secondigliano e di San Pietro a Paterno, a sud dal quartiere Poggioreale, a ovest dal quartiere di San Carlo all'Arena e a est dagli insediamenti del Comune di Casoria. In adiacenza al sedime dello scalo civile è presente una base militare americana di rilevanti dimensioni, recentemente ampliata.





**LEGENDA**

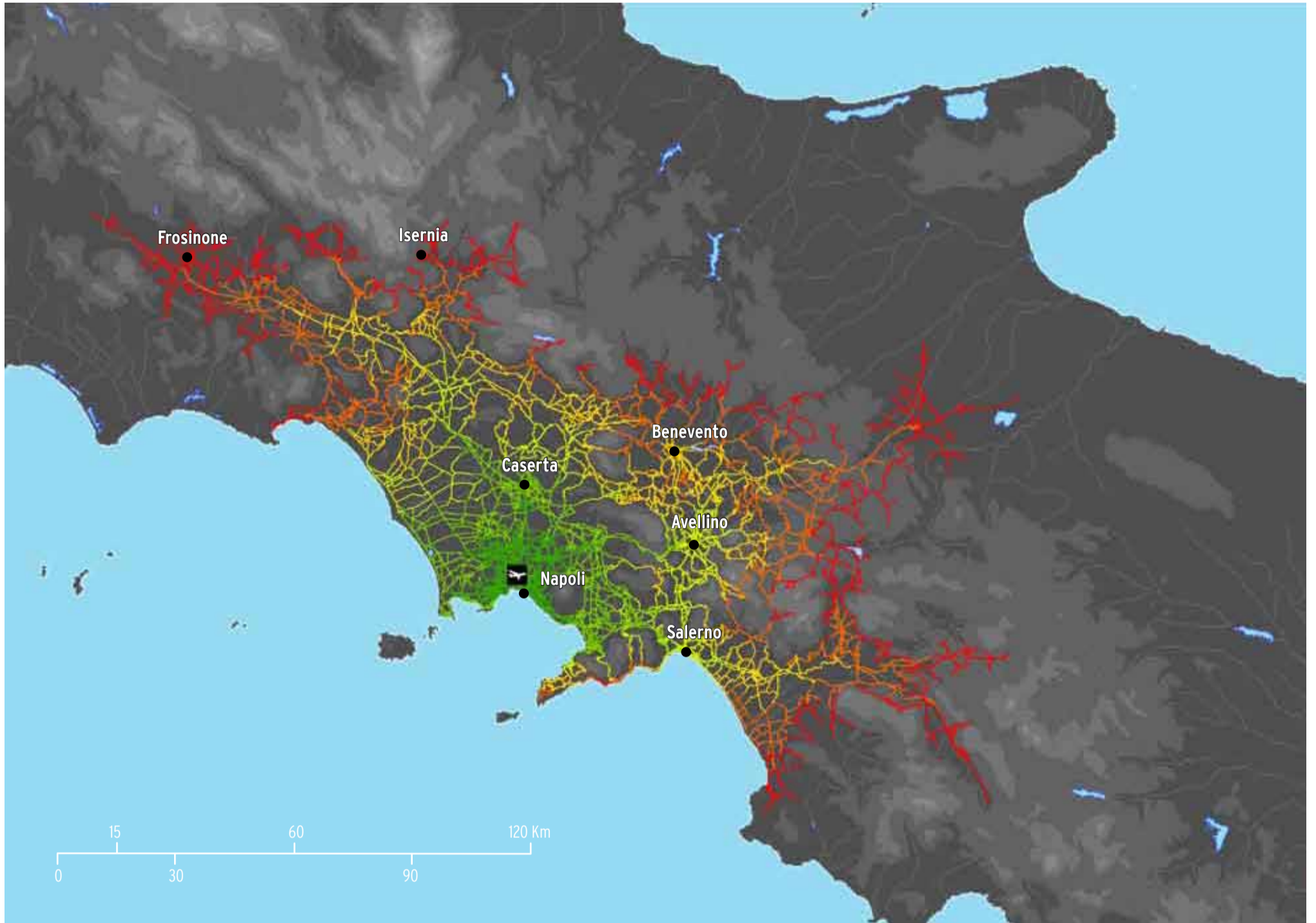
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile espansione aeroportuale

**Limiti e vincoli**

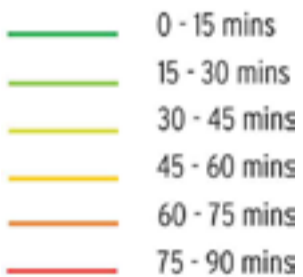
Il maggiore ostacolo allo sviluppo dell'aeroporto è legato alla forte antropizzazione delle zone circostanti allo scalo, sia per quanto riguarda la indisponibilità delle aree che per i problemi legati alla presenza di ostacoli alla navigazione che all'inquinamento acustico. In particolare eventuali sviluppi della zona airside sono resi impossibili dal tessuto edificato che la circonda, mentre per la zona landside, le potenzialità di ampliamento sono limitate alle aree militari esistenti, che sono però attualmente in uso. In prossimità del sedime dell'aeroporto sono riconoscibili due aree a rischio idrogeologico moderato.

## S.1.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



#### Modalità gomma

Il sistema autostradale superiore che determina lo sviluppo delle isocrone originate dall'aeroporto di Napoli è composto principalmente dalle Autostrade A1 (Autostrada del Sole Milano-Napoli), A3 (Napoli-Reggio Calabria), A16 (Autostrada dei Due Mari Napoli-Canosa) e A30 (Caserta-Salerno).

Dall'immagine si nota infatti una buona accessibilità lungo l'asse nord-sud ed una discreta permeabilità verso est.

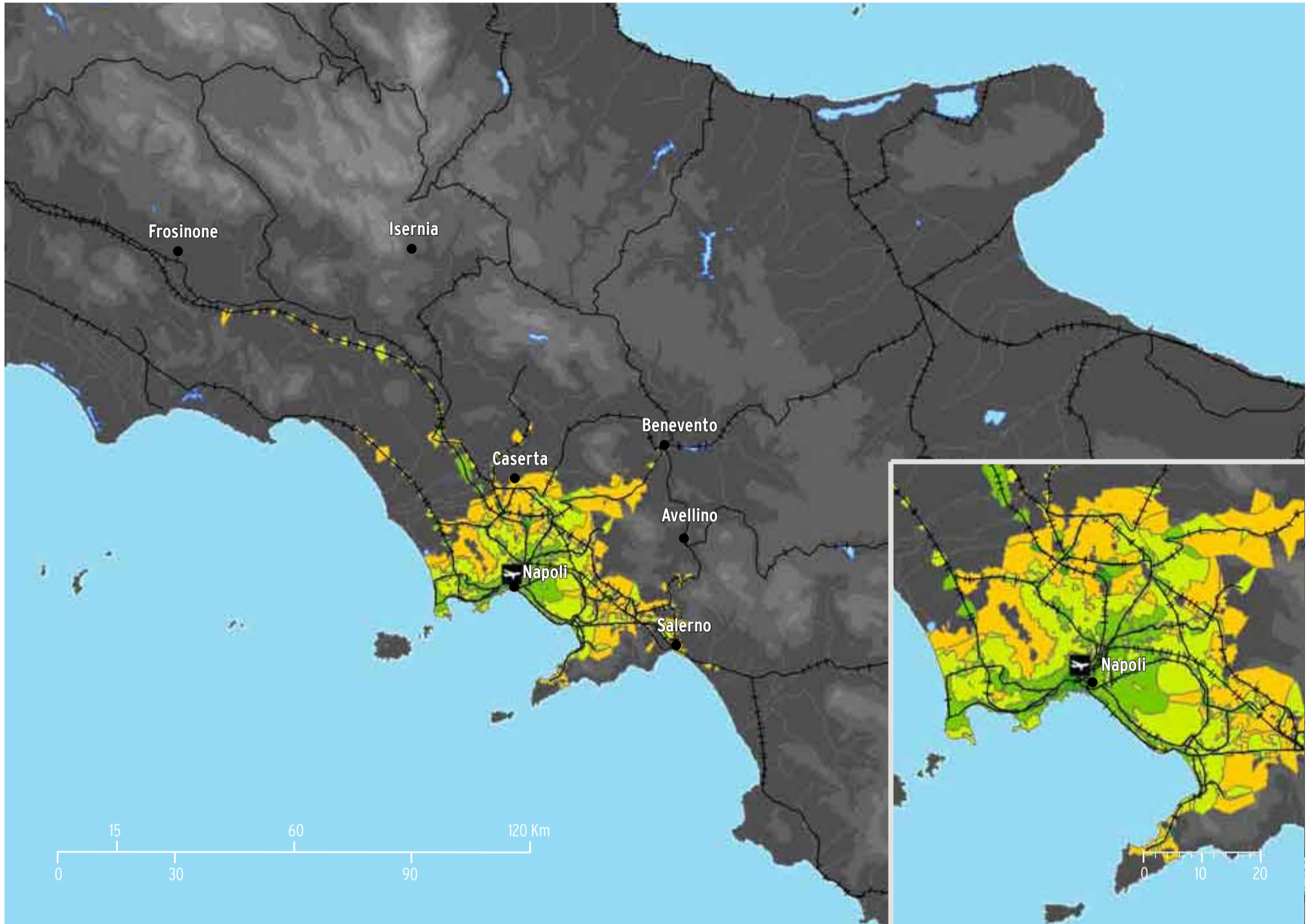
Dai dati riferiti ai comuni raggiunti dalle isocrone, si calcola che nella macro-fascia 0-30' risiedono circa 3.900.000 abitanti (pari al 64%), nella macro-fascia 30'-60' circa 1.200.000 (pari al 20%) e nella nell'ultima circa 980.000 (pari al 16%) (dati popolazione ISTAT 2008).

La presenza di addetti sul territorio rispetto alle macro-fasce individuate è così distribuita (dato ISTAT 2001):

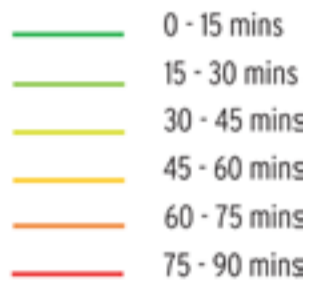
- circa 850.000 (pari al 62%) nella prima;
- circa 300.000 (pari al 21%) nella seconda;
- circa 240.000 (pari al 17%) nella terza.

Il 13% del territorio (circa 1.950 kmq) fa parte della prima macro-fascia, il 30% (circa 4.300 kmq) è compreso nella seconda e il 57% (circa 8.200 kmq) è localizzato nella terza.

## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



NB: Le stazioni ferroviarie individuate sono quelle raggiungibili dall'aeroporto in un tempo compreso tra 0 e 30 minuti, mentre l'accessibilità aeroportuale di tipo intermodale (ferro-gomma) viene misurata entro i 90 minuti complessivi.



### Modalità ferro

La stazione ferroviaria presa in esame è quella cittadina, posta sul lato nord della città. Il limite dell'isocrona dei 60 minuti, raggiunge a sud i Comuni di Sorrento e Salerno, a est il Comune di Benevento e infine il Comune di Teano a nord, mentre il Comune di Nola ad est, Villa Literno ad ovest e Marigliano a nord definiscono l'isocrona dei 30 minuti.

La presenza della linea ad alta velocità fa sì che le isocrone subiscano un allungamento in direzione nord, verso Roma.

L'eccezionale densità abitativa dell'area campana fa sì che un totale di circa 4.200.000 abitanti (dati popolazione ISTAT 2008) possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di un'ora, suddivisi fra circa 2.500.000 (pari al 58%) compresi nella prima macro-fascia (0-30') e circa 1.700.000 (pari al 42%) nella seconda (30'-60').

Gli addetti relativi alle 2 macro-fasce sono così distribuiti (dato ISTAT 2001):

- c.a. 600.000 (pari al 62%) nella prima;
- c.a. 360.000 (pari al 38%) nella seconda.

La prima macro-fascia ricopre una superficie di circa 750 kmq (pari al 32%) e la seconda di oltre 1.600 kmq (pari al 68%).

## S.1.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO INTERNAZIONALE "UGO NIUTTA" DI NAPOLI-CAPODICHINO (LIRN)

**AREA PIAZZALE (mq)**  
200.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
30.700

**GATES**  
15

**STAND TOTALI**  
29

**PARCHEGGI**  
1.500

**PISTA 1**

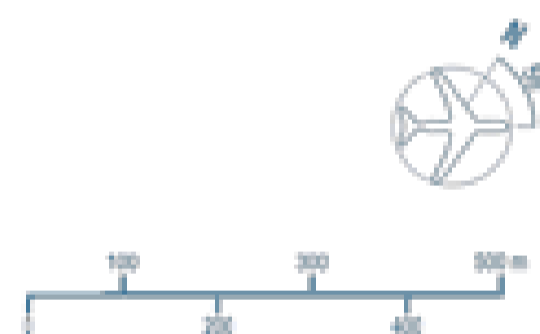
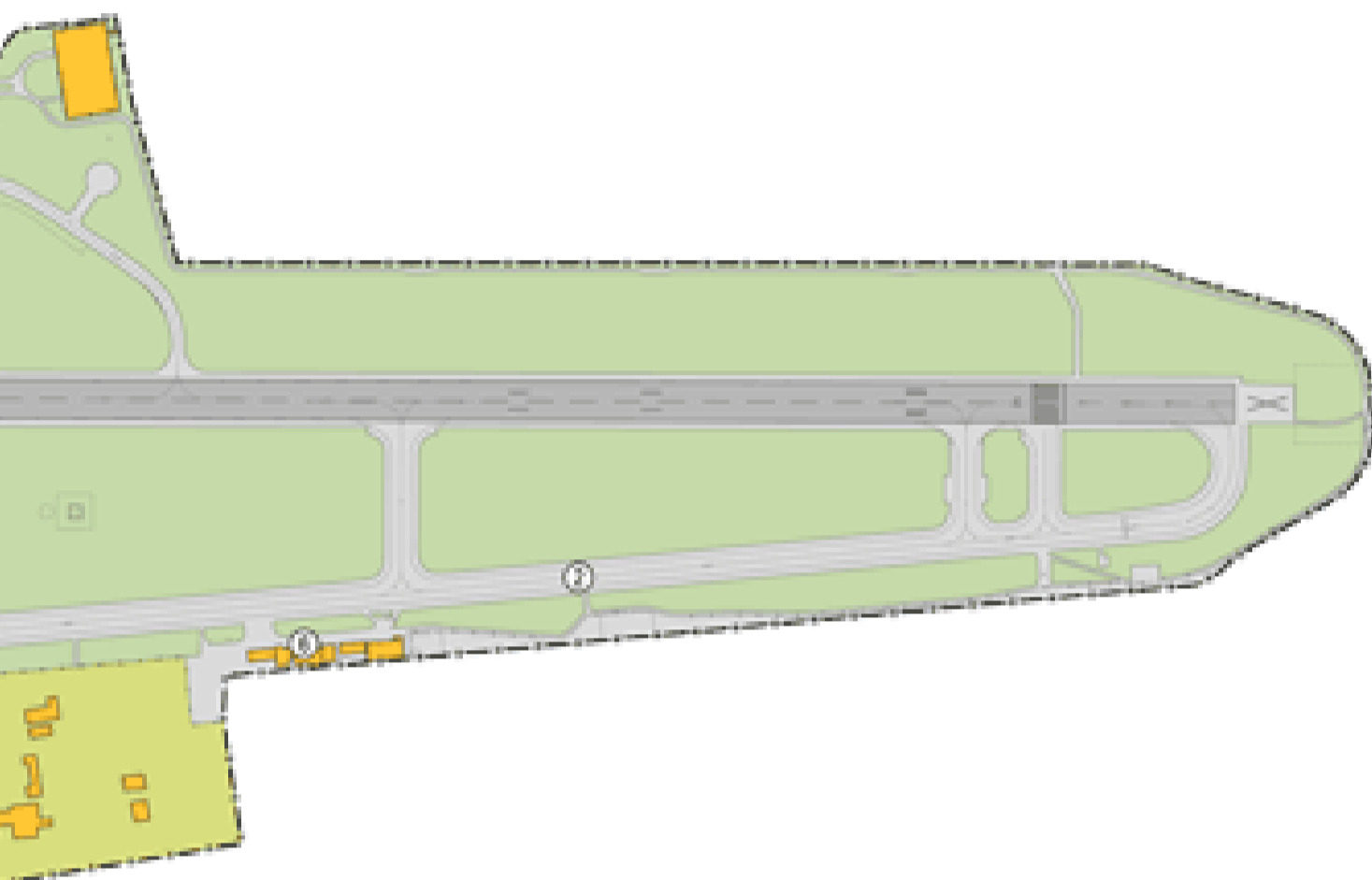
**STRUMENTAZIONE RWY 06**  
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

**STRUMENTAZIONE RWY 24**  
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

**LUNGHEZZA 06 (m)**  
2.628

**LUNGHEZZA 24 (m)**  
2.628

**LARGHEZZA (m)**  
45



*Stato attuale dell'aeroporto*

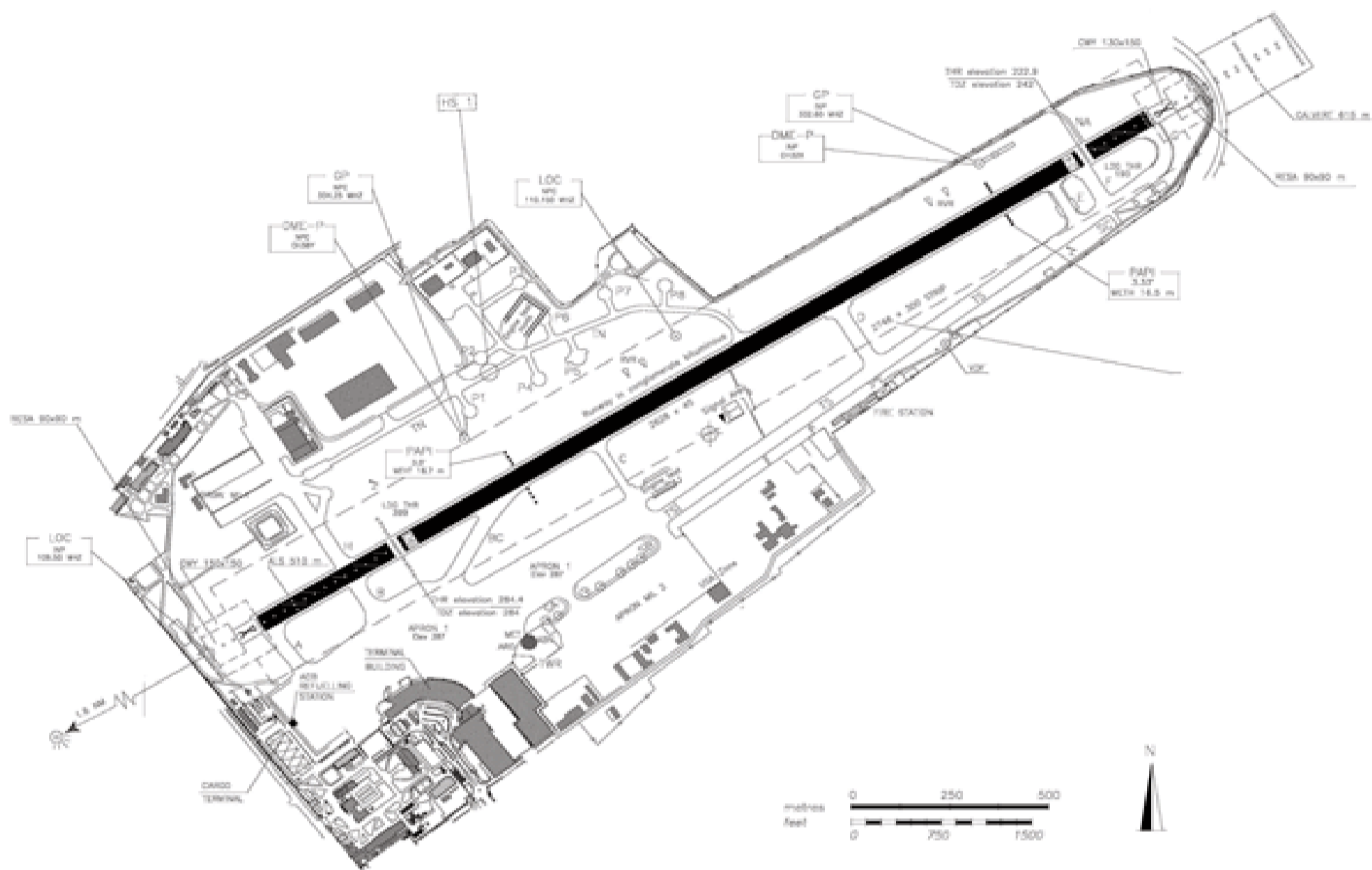
| PISTA  | TORA | TODA | ASDA | LDA  |
|--------|------|------|------|------|
|        | m    | m    | m    | m    |
| RWY 06 | 2628 | 2758 | 2628 | 2229 |
| RWY 24 | 2628 | 2778 | 2628 | 2438 |

Tab.S.1.4.1 Caratteristiche delle piste

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ TWR
- ④ Aerostazione passeggeri
- ⑤ Aerostazione merci
- ⑥ VVF
- ⑦ Hangar aeromobili
- ⑧ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑨ Area militare

## S.1.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

| 1.4.1   | PISTE   | THR | Coord. THR                      | QFU  | TORA | TODA | ASDA | LDA  | SWY | CWY       | RESA    | STRIP      | Largh. | THR Elev. | Pav.              |
|---------|---------|-----|---------------------------------|------|------|------|------|------|-----|-----------|---------|------------|--------|-----------|-------------------|
|         |         |     | WGS84-DMS                       |      | m    | m    | m    | m    | m   | m x m     | m x m   | m x m      | m      | m.s.l.m.m |                   |
| 1.4.1.1 | Pista 1 | 06  | 40°52'54.06"N<br>014°16'53.62"E | 056° | 2628 | 2758 | 2628 | 2229 | -   | 130 x 150 | 90 x 90 | 2748 x 300 | 45     | 86.69     | PCN<br>90/F/A/W/T |
|         |         | 24  | 40°53'28.95"N<br>014°18'07.60"E | 236° | 2628 | 2778 | 2628 | 2438 | -   | 150 x 150 | 91 x 90 | 2749 x 300 | 45     | 67.94     |                   |

Tab.S.1.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

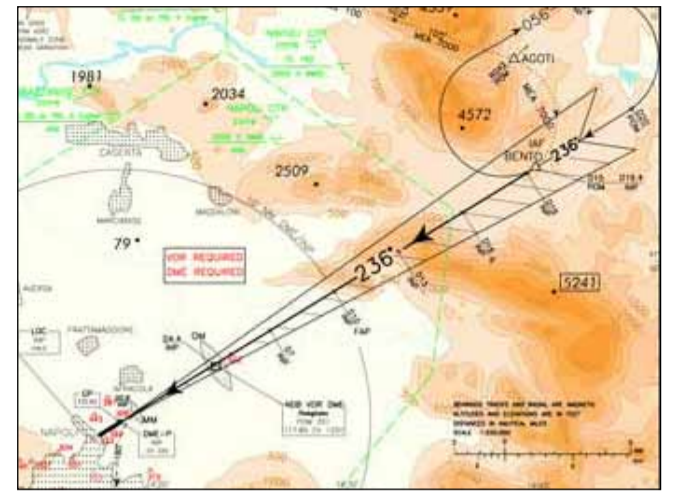
|         |                  |    |
|---------|------------------|----|
| 1.4.2   | CLASSE APT       |    |
| 1.4.2.1 | Classe ICAO      | 4D |
| 1.4.2.2 | Antincendio ICAO | 7  |

| 1.4.3           | APRON   | Superficie | Resistenza      | Stand    |     |            |      |
|-----------------|---------|------------|-----------------|----------|-----|------------|------|
|                 |         | mq         |                 | n.       | man | classe/AM  | lim. |
| 1.4.3.1         | Apron 1 | 200000     | PCN 85/R/B/W/T  | 11 23    | PB  | Bae 146    | -    |
|                 |         |            | PCN 58/R/B/W/T  | 12       | PB  | 763        | -    |
|                 |         |            | PCN 58/R/B/W/T  | 13 14 15 | PB  | 752        | -    |
|                 |         |            | PCN 58/R/B/W/T  | 16       | PB  | Fokker 100 | -    |
|                 |         |            | PCN 85/R/B/W/T  | 17 18 19 | PB  | 752        | -    |
|                 |         |            | PCN 85/R/B/W/T  | 20       | PB  | 763        | -    |
|                 |         |            | PCN 85/R/B/W/T  | 21       | PB  | 76         | -    |
|                 |         |            | PCN 85/R/B/W/T  | 22       | PB  | Fokker 100 | -    |
|                 |         |            | PCN 85/R/B/W/T  | 31       | SM  | ASTRA      | -    |
|                 |         |            | PCN 85/R/B/W/T  | 32       | SM  | CIT V      | -    |
|                 |         |            | PCN 85/R/B/W/T  | 33       | SM  | L 35       | -    |
|                 |         |            | PCN 85/R/B/W/T  | 41       | SM  | SAAB 34    | -    |
|                 |         |            | PCN 85/R/B/W/T  | 42       | SM  | MD 80      | -    |
|                 |         |            | PCN 85/R/B/W/T  | 43       | SM  | A 320      | -    |
|                 |         |            | PCN 85/R/B/W/T  | 44       | SM  | A 330      | -    |
|                 |         |            | PCN 85/R/B/W/T  | 44L 44R  | SM  | ATR 72     | -    |
|                 |         |            | PCN 119/R/C/X/T | 51       | PB  | ATR 72     | -    |
|                 |         |            | PCN 119/R/C/X/T | 52 53    | PB  | 763        | -    |
|                 |         |            | PCN 119/R/C/X/T | 54       | PB  | 752        | -    |
|                 |         |            | PCN 119/R/C/X/T | 55 56    | PB  | MD 80      | -    |
| PCN 119/R/C/X/T | 57      | PB         | 734             | -        |     |            |      |

| 1.4.4   | TAXIWAY          | Larghezza | Resistenza                                      | Lim. |
|---------|------------------|-----------|---|------|
|         |                  | m         |   |      |
| 1.4.4.1 | TN A B C D E F G | 23        | PCN 88/F/E/B/W/T                                |      |
| 1.4.4.2 | BC               | 23        | PCN 68/F/C/X/T                                  |      |
| 1.4.4.3 | L                | 15        | PCN 62/R/C/W/T                                  |      |
| 1.4.4.4 | TN               | 15        | L→P4: PCN 62/R/C/W/T<br>P4→MIL1: PCN 24/F/C/X/T |      |
| 1.4.4.5 | H                | 23        | PCN 58/F/B/Y/U                                  |      |

| 1.4.5    | RADIOASSITENZE       | ID                 |
|----------|----------------------|--------------------|
| 1.4.5.1  | VDF                  | Napoli Gonio       |
| 1.4.5.2  | ILS RWY 24 LOC CAT I | INP                |
| 1.4.5.3  | DME-P                | INP, NPC           |
| 1.4.5.4  | GP                   | -                  |
| 1.4.5.5  | ILS RWY 06 LOC CAT I | NPC                |
| 1.4.5.6  | GP                   | -                  |
| 1.4.5.7  | VORTAC               | PNZ                |
| 1.4.5.8  | NDB                  | PNZ, POM, SOR, TEA |
| 1.4.5.9  | TVOR/DME             | POM                |
| 1.4.5.10 | VOR/DME              | SOR, TEA           |

| 1.4.6   | CAPACITA'  |
|---------|--|
| 1.4.6.1 | Capacità Piste: 30 Mov/h<br><br>Fonte: Assoclearance |



Procedura di atterraggio strumentale di precisione

## Piste e aree di sicurezza

L'infrastruttura è composta dalla pista di volo 06-24 orientata in direzione pressoché Ovest-Est realizzata in pavimentazione flessibile (il cui strato superficiale è stato completamente rifatto nel 2007), la lunghezza della pista è di 2600m e la larghezza è 45m. La pista divide la zona militare a Nord da quella destinata ai voli civili a Sud, quest'ultima zona vede l'Apron in posizione Sud-Ovest con l'Aerostazione ubicata verso la testata 06.

La soglia 06 è decalata di 399m e la 24 di 190m; sono presenti sistemi ILS per l'avvicinamento strumentale di precisione di categoria CAT I per entrambe testate. Operativamente agli aeromobili che non sono in grado di effettuare la procedura di salita iniziale per pista 24 iniziale così come pubblicato è richiesto di decollare su pista 06; sono vietate tutte le operazioni di volo con RVR inferiore a 700 m per via della lunghezza ridotta del sistema luminoso di avvicinamento. Durante le operazioni su pista sono possibili contestualmente operazioni di elicotteri sulla taxiway parallela TN. Gli ultimi 180 m della strip dal lato della testata 24 sono ridotti fino ad un minimo di 240 m.

## Piazzale aeromobili

L'Apron è realizzato in pavimentazione rigida ed ha una superficie di 200000mq sulla quale sono previste 29 piazzole di sosta, l'utilizzo di alcune di queste è previsto in sovrapposizione. La movimentazione è prevista in self per le piazzole ubicate al centro del piazzale mentre per le altre è prevista in push.

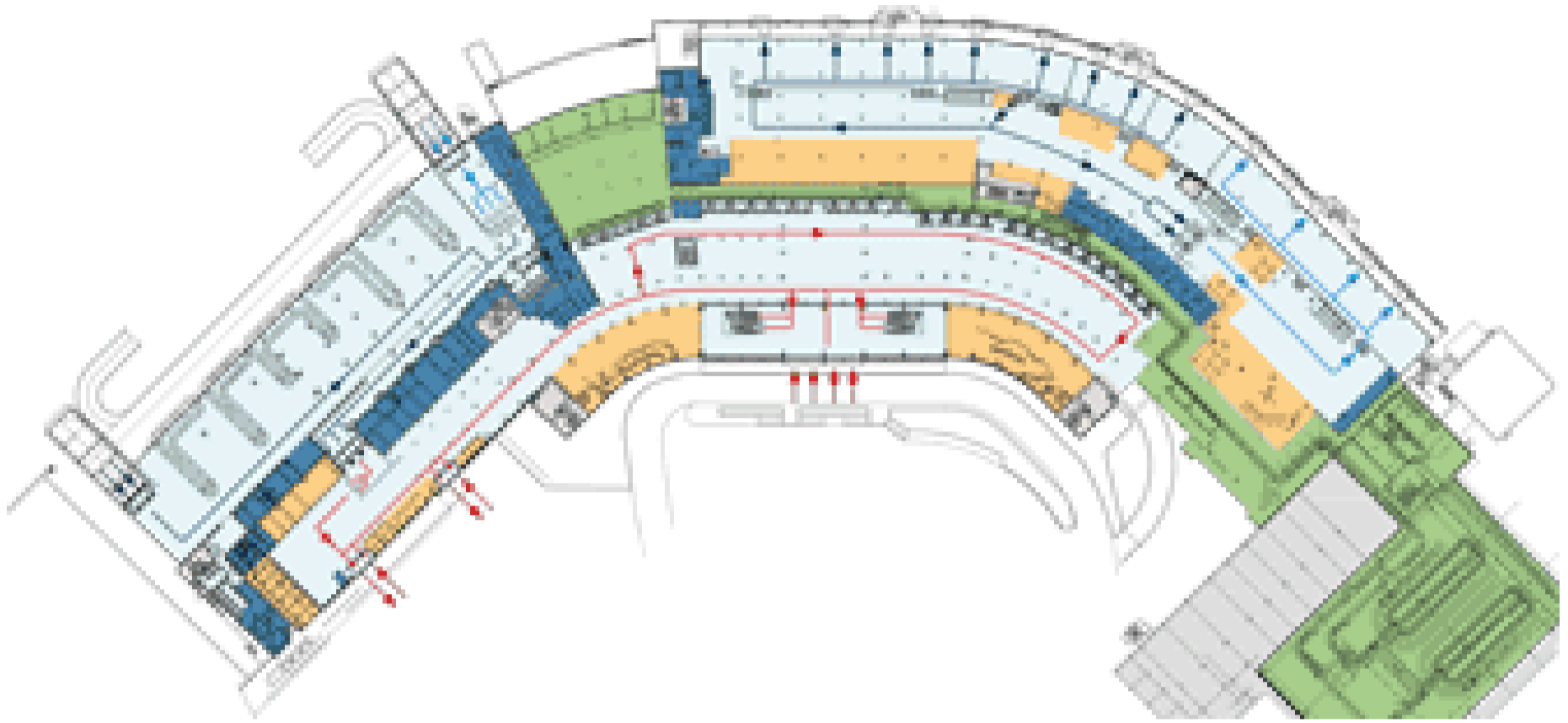
## Vie di rullaggio

L'Apron è collegato alla pista dal lato della testata 06 mediante quattro taxiway, di queste la BC è utilizzata come uscita veloce per atterraggi su pista 24 e porta direttamente nel piazzale. La testata 24 è raggiungibile percorrendo la taxiway parallela TS che parte dal piazzale e da essa si diramano quattro bretelle (D, D, E, F e G) che connettono perpendicolarmente in pista. In caso di condizioni di pista bagnata la taxiway di uscita rapida subisce limitazioni all'utilizzo.

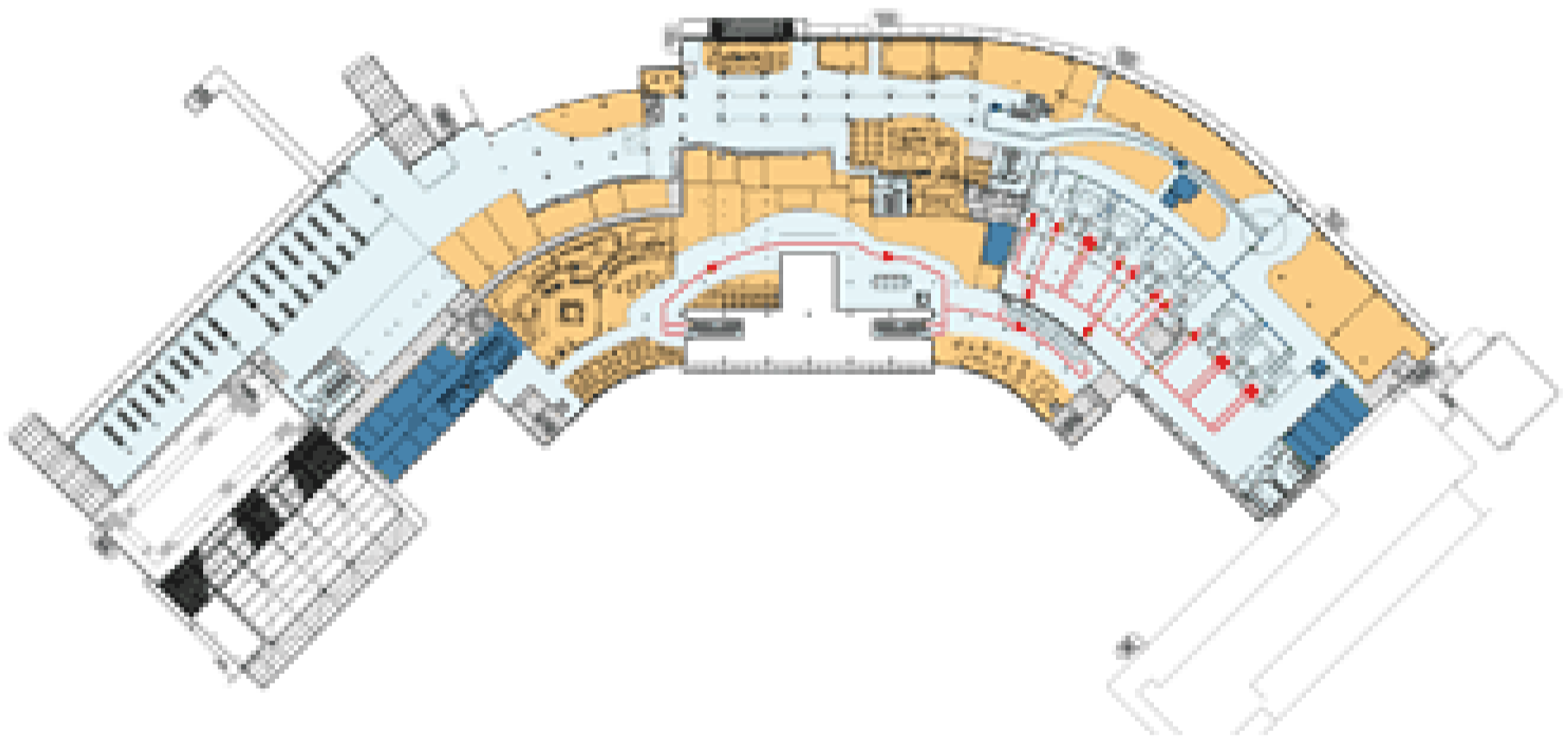
Tab.S.1.5.2 Dati infrastrutture airside

# S.1.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra






Sistemi funzionali, Pianta piano primo

### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

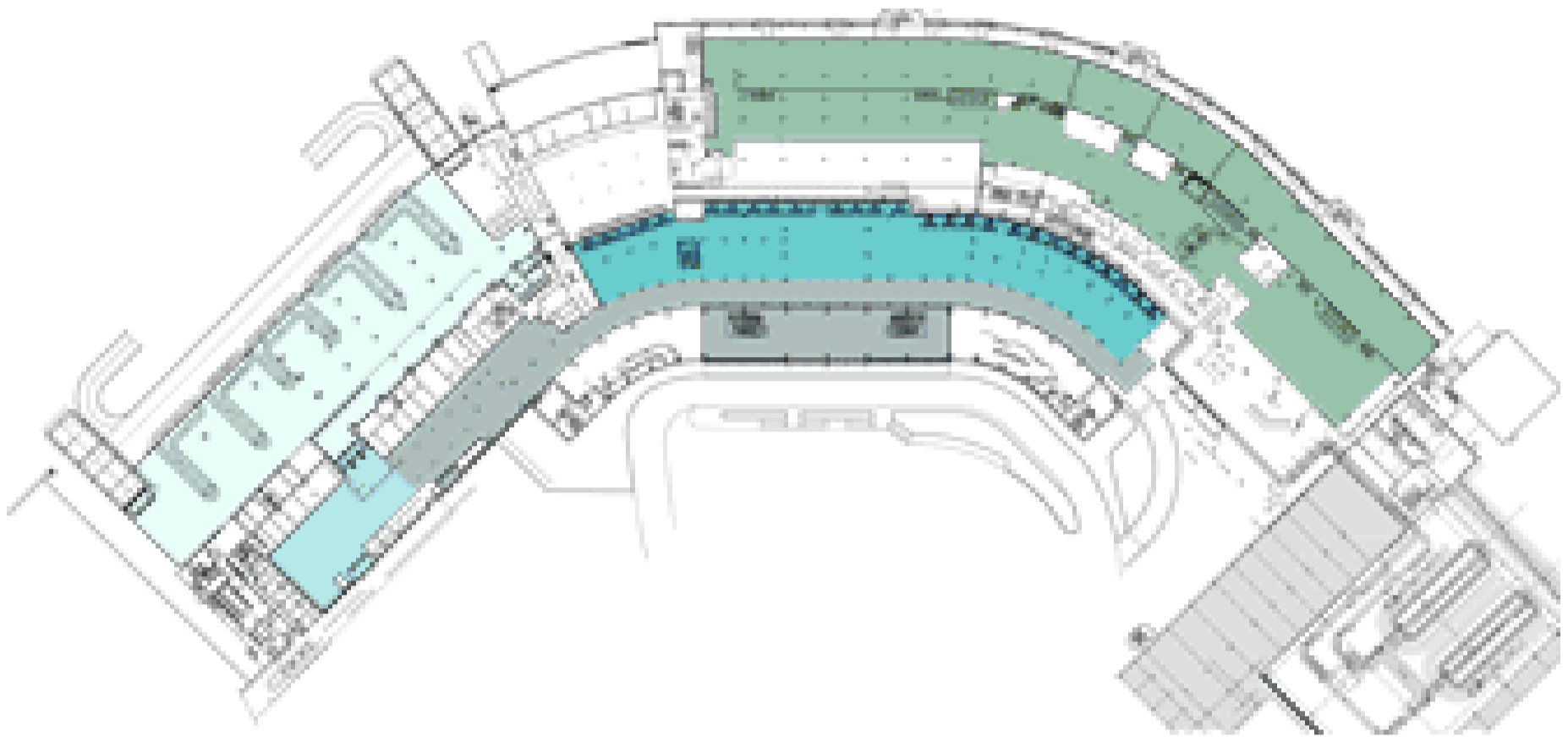
|   |    |       |
|---|----|-------|
| Area passeggeri                                 | mq | 17740 |
| Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie | mq | 5990  |
| Bhs, trattamento bagagli                        | mq | 4065  |
| Uffici società di gestione, aree non operative  | mq | 1915  |
| Spazi tecnici ,impianti                         | mq | 1060  |

### LEGENDA

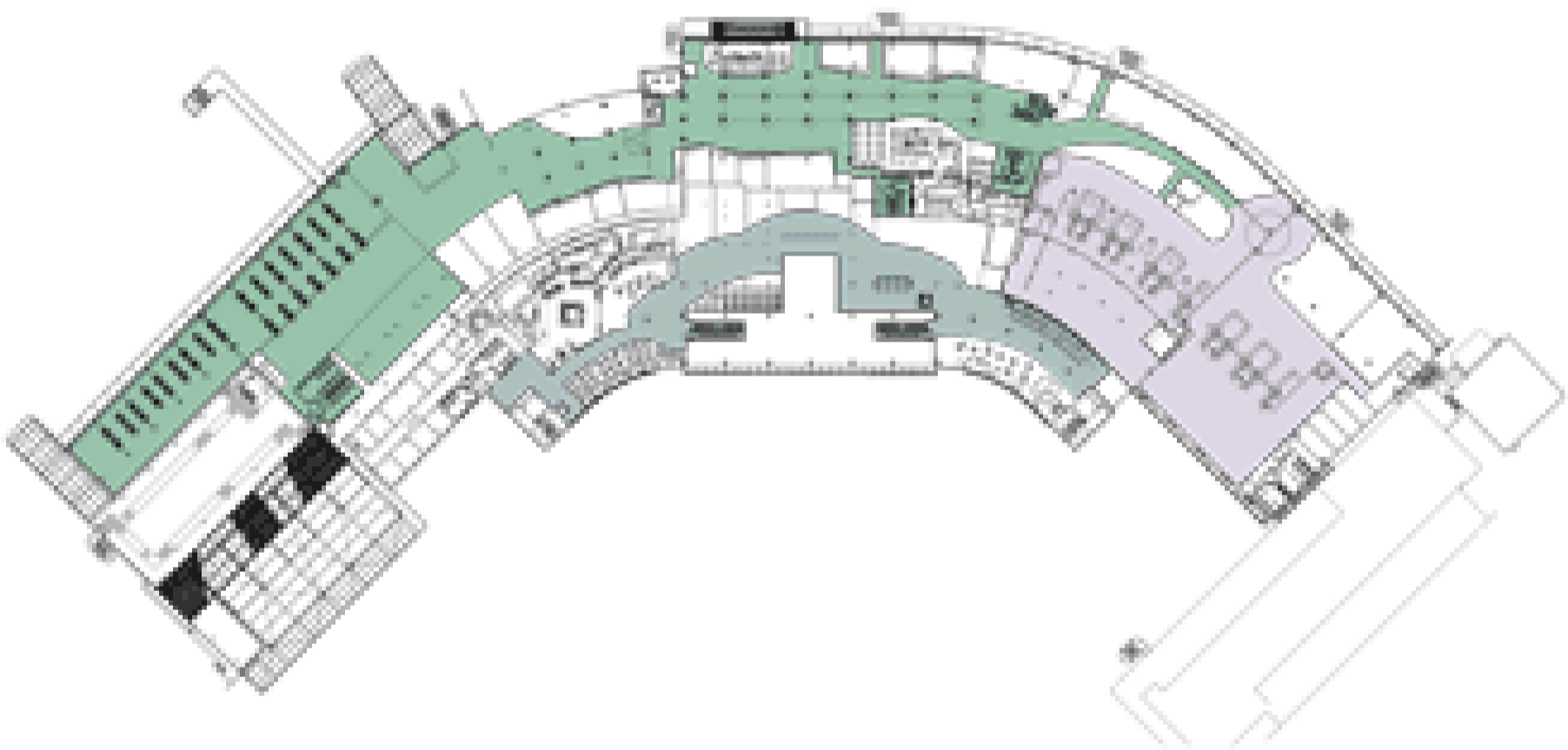
-  Flussi airside - Schengen
-  Flussi airside - Extra Schengen
-  Flussi landside



## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



*Sottosistemi, Pianta piano terra*



*Sottosistemi, Pianta piano primo*

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

|                          |    |      |
|--------------------------|----|------|
| Hall partenze            | mq | 2975 |
| Area Check-in            | mq | 1645 |
| Area Varchi di Sicurezza | mq | 2300 |
| Sale imbarco             | mq | 7340 |
| Hall arrivi              | mq | 445  |
| Sale riconsegna bagagli  | mq | 2240 |

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

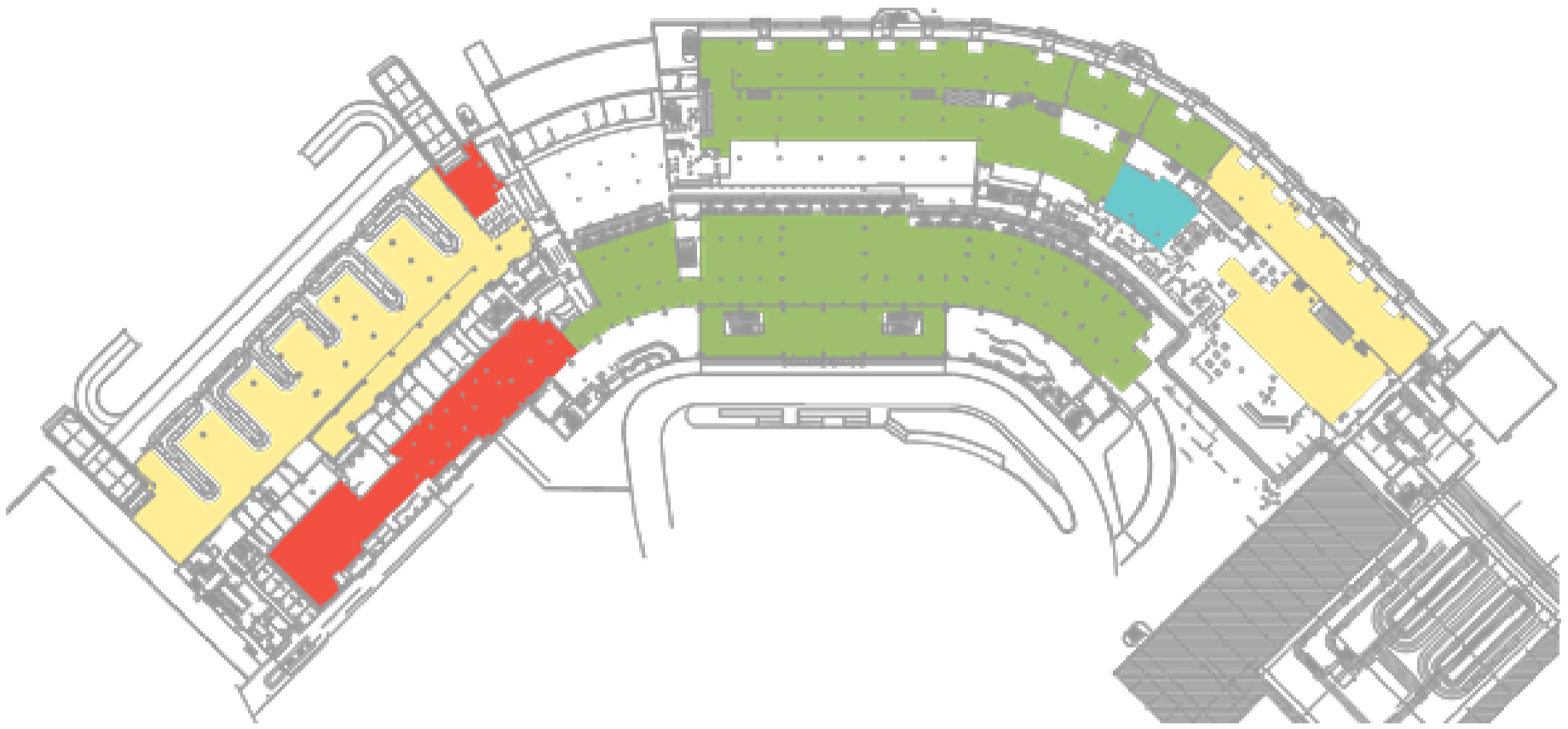
### LEGENDA

|  |   |
|--|---|
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#8bc34a; border:1px solid black;"></span> | A |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#fff9c4; border:1px solid black;"></span> | B |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#4dd0e1; border:1px solid black;"></span> | C |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ffc107; border:1px solid black;"></span> | D |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#f44336; border:1px solid black;"></span> | E |

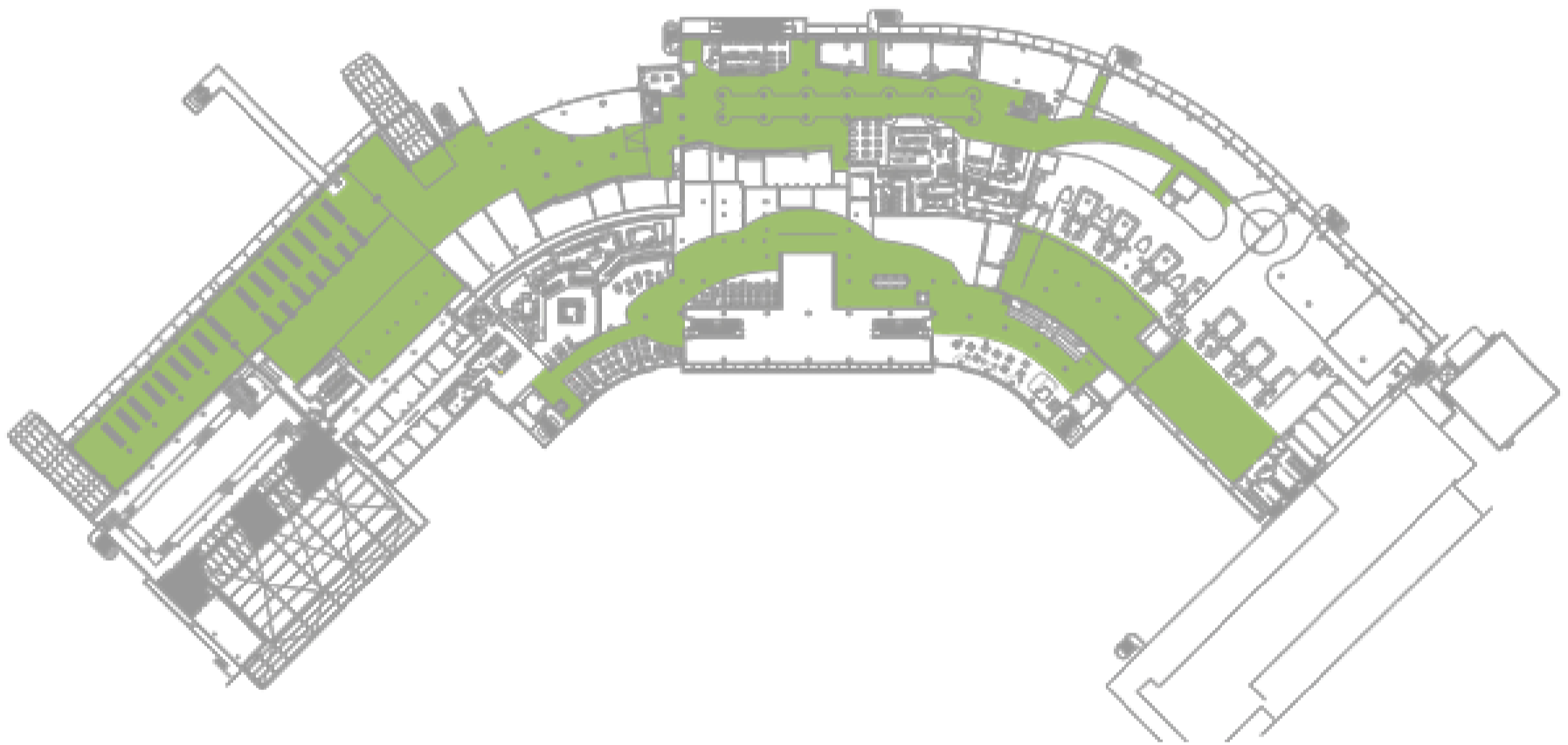
|  |                           |      |
|--|---------------------------|------|
| 1_Hall partenze                            | mq fabbisogno             | 1110 |
|  | mq presenti               | 2140 |
|  | mq differenza             | 1030 |
| 2_Check-in                                 | mq accodamento fabbisogno | 736  |
|  | mq presenti               | 1245 |
|  | mq differenza             | 509  |
|  | n° check-in fabbisogno    | 35   |
|  | n° check-in presenti      | 55   |
|  | n° differenza             | 20   |
| 3 Controlli di sicurezza                   | mq accodamento fabbisogno | 0    |
|  | mq presenti               | 805  |
|  | mq differenza             | 805  |
|  | n° varchi fabbisogno      | 8    |
|  | n° presenti               | 12   |
| 4 Controllo passaporti OUT                 | mq differenza             | 4    |
|  | mq accodamento fabbisogno | 164  |
|  | mq presenti               | 180  |
|  | mq differenza             | 16   |
|  | n° postazioni fabbisogno  | 7    |
| 5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen | n° presenti               | 5    |
|  | n° differenza             | -2   |
|  | mq fabbisogno             | 1776 |
|  | mq presenti               | 6380 |
|  | mq differenza             | 4604 |
| A Sala imbarchi Schengen                   | n° gates fabbisogno       | 13   |
|  | n° presenti               | -13  |
|  | n° differenza             | -13  |
|  | mq fabbisogno             | 1776 |
|  | mq presenti               | 5400 |
| B Sala imbarchi extra Schengen             | mq differenza             | 3624 |
|  | n° gates fabbisogno       | 8    |
|  | n° presenti               | 10   |
|  | n° differenza             | 2    |
|  | mq fabbisogno             | 710  |
| 6 Controllo passaporti IN                  | mq presenti               | 980  |
|  | mq differenza             | 270  |
|  | n° gates fabbisogno       | 5    |
|  | n° presenti               | 5    |
|  | n° differenza             | 0    |
| 7 Ritiro bagagli                           | mq accodamento fabbisogno | 164  |
|  | mq presenti               | 100  |
|  | mq differenza             | -64  |
|  | n° postazioni fabbisogno  | 12   |
|  | n° presenti               | 3    |
| 8 Hall arrivi                              | n° differenza             | -9   |
|  | mq fabbisogno             | 1192 |
|  | mq presenti               | 1560 |
|  | mq differenza             | 368  |
|  | n° nastri fabbisogno      | 3    |
| A_Check-in A                               | n° presenti               | 5    |
|  | n° differenza             | 2    |
|  | mq accodamento fabbisogno | 134  |
|  | mq presenti               | 205  |
| B_Check-in B                               | mq differenza             | 71   |
|  | n° check-in presenti      | 10   |
|  | mq accodamento fabbisogno | 602  |
|  | mq presenti               | 1040 |
|  | mq differenza             | 438  |
|  | n° check-in presenti      | 45   |

### SUPERFICI TOTALI

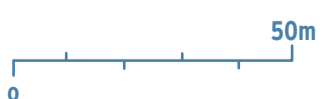
|             |    |       |
|-------------|----|-------|
| Piano terra | mq | 17600 |
| Piano primo | mq | 13100 |
| Totale      | mq | 30700 |



*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra*



*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo*



## S.1.7 Traffico commerciale 2000-2008

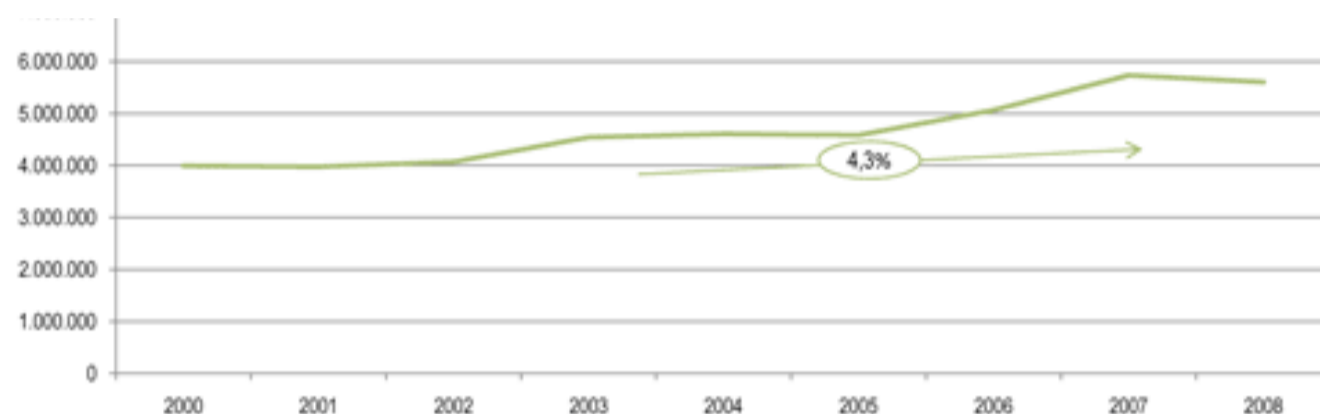
### Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri movimentato dall'aeroporto di Napoli registra una crescita progressiva (Cagr + 4,3%), con picchi nel 2003, nel 2006 (per la prima volta è stata raggiunta quota 5 milioni di passeggeri) e nel 2007. Il sensibile aumento del 2006 è di matrice sia nazionale, con il potenziamento dei collegamenti di Air One (con 3 nuovi aerei da 90 posti), anche tramite attivazione di nuove rotte, e l'introduzione di nuovi voli EasyJet per Milano Malpensa, sia internazionale, con l'introduzione di nuove tratte (Budapest, Mosca, Oslo, Praga, ecc.) e l'intensificazione di quelle esistenti (passaggio da 3 a 6 mesi del periodo di operatività del volo Eurofly per New York). L'aumento verificatosi nel 2007 è dovuto in buona parte ai nuovi collegamenti AirOne (Vienna, Zurigo, Venezia, Palermo e Catania, con 2 nuovi aerei aggiuntivi), ma anche all'introduzione di ulteriori collegamenti internazionali (tra cui Düsseldorf, Francoforte, Amburgo), oltre che al consolidamento delle tratte attivate l'anno precedente (con incremento delle frequenze).

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 5.310.965 con una diminuzione del 5,1% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

| Anno | PAX       | Δ%    |
|------|-----------|-------|
| 2000 | 3.993.485 |       |
| 2001 | 3.974.840 | -0,5% |
| 2002 | 4.071.096 | 2,4%  |
| 2003 | 4.541.821 | 11,6% |
| 2004 | 4.608.083 | 1,5%  |
| 2005 | 4.583.562 | -0,5% |
| 2006 | 5.068.937 | 10,6% |
| 2007 | 5.735.114 | 13,1% |
| 2008 | 5.606.926 | -2,2% |

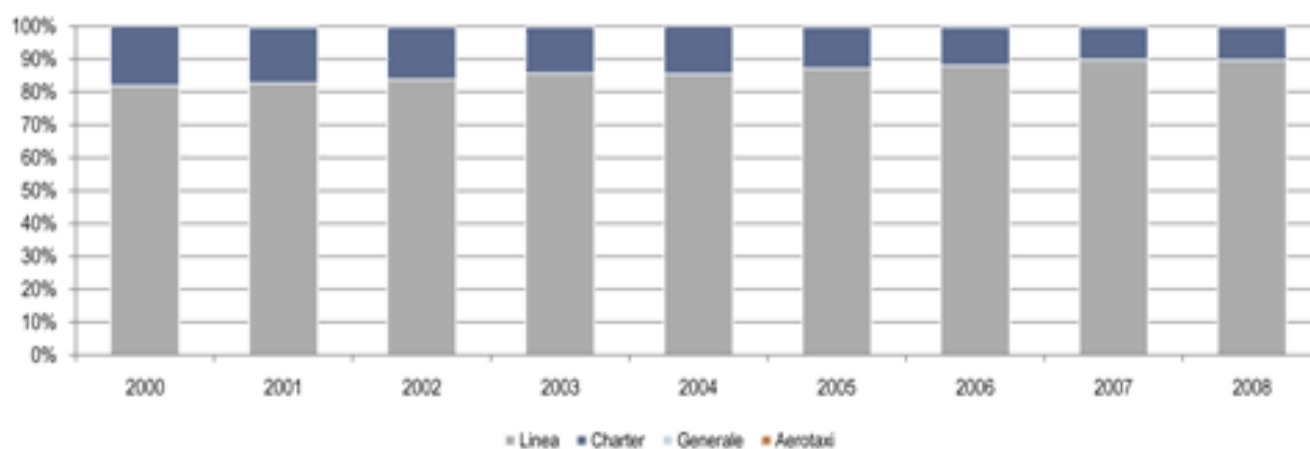
|      |      |
|------|------|
| CAGR | 4,3% |
|------|------|



Tab.S.1.7.1 Passeggeri 2000-2008

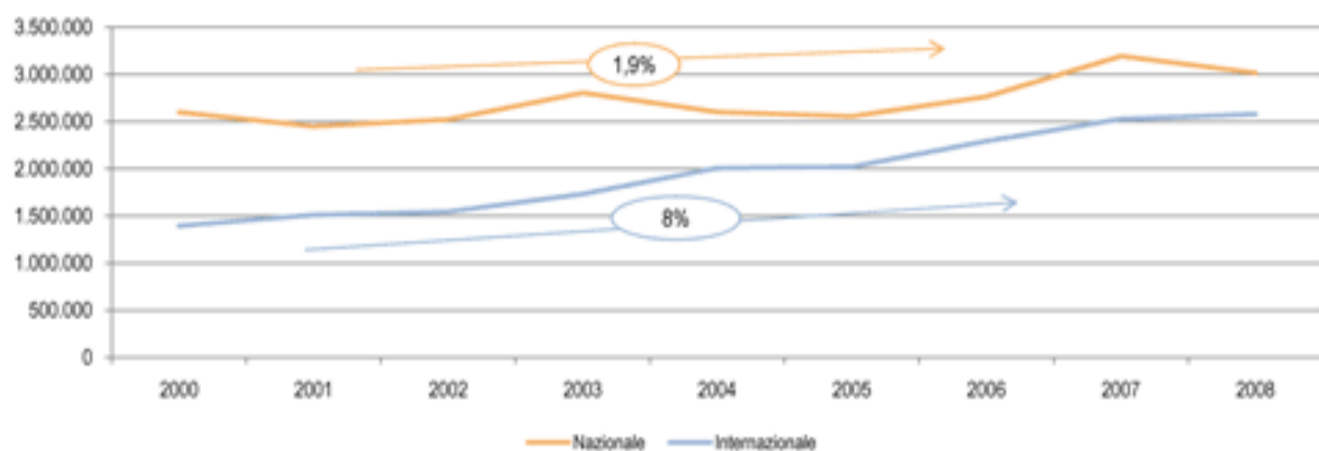
La percentuale di passeggeri trasportati con voli charter è risultata rilevante, in particolare fino al 2004; dal 2005 tale percentuale è andata via via scemando, fino a toccare il 10% nel 2008 (rispetto al 18% del 2000). La causa principale è stato l'andamento contrastante tra le destinazioni incoming, in calo, e quelle del mercato outgoing, invece in crescita. Le maggiori compagnie che effettuano traffico charter sono la Britannia, Eurofly, First Choice e Mytravel che hanno come principali collegamenti Londra Gatwick, Manchester (entrambe incoming) e Sharm el Sheikh (outgoing).

| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 82,0% | 18,0%   | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2001 | 82,6% | 17,0%   | 0,1%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2002 | 83,8% | 16,0%   | 0,0%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2003 | 85,7% | 14,2%   | 0,0%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2004 | 85,5% | 14,5%   | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2005 | 87,2% | 12,6%   | 0,0%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2006 | 88,0% | 11,7%   | 0,0%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2007 | 89,8% | 9,9%    | 0,0%     | 0,3%     | 100,0% |
| 2008 | 89,7% | 10,1%   | 0,0%     | 0,2%     | 100,0% |



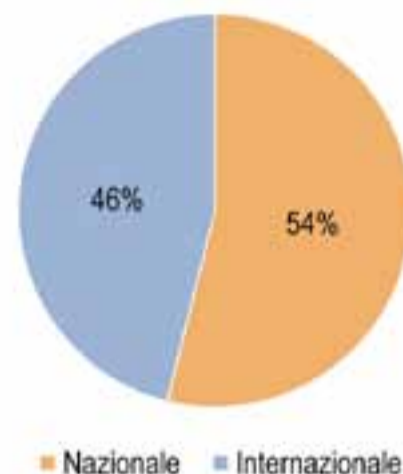
Tab.S.1.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

| Nazionale |           |       | Internazionale |           |       |
|-----------|-----------|-------|----------------|-----------|-------|
| Anno      | PAX       | Δ%    | Anno           | PAX       | Δ%    |
| 2000      | 2.599.396 |       | 2000           | 1.393.517 |       |
| 2001      | 2.450.199 | -5,7% | 2001           | 1.509.387 | 8,3%  |
| 2002      | 2.520.981 | 2,9%  | 2002           | 1.542.278 | 2,2%  |
| 2003      | 2.803.693 | 11,2% | 2003           | 1.730.182 | 12,2% |
| 2004      | 2.600.197 | -7,3% | 2004           | 2.007.886 | 16,1% |
| 2005      | 2.554.234 | -1,8% | 2005           | 2.018.924 | 0,5%  |
| 2006      | 2.763.431 | 8,2%  | 2006           | 2.293.212 | 13,6% |
| 2007      | 3.194.467 | 15,6% | 2007           | 2.525.793 | 10,1% |
| 2008      | 3.016.013 | -5,6% | 2008           | 2.578.030 | 2,1%  |
| CAGR      | 1,9%      |       | CAGR           | 8,0%      |       |



Tab.S.1.7.3 *Passeggeri 2000-2008*

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 54% del totale gestito dall'aeroporto.

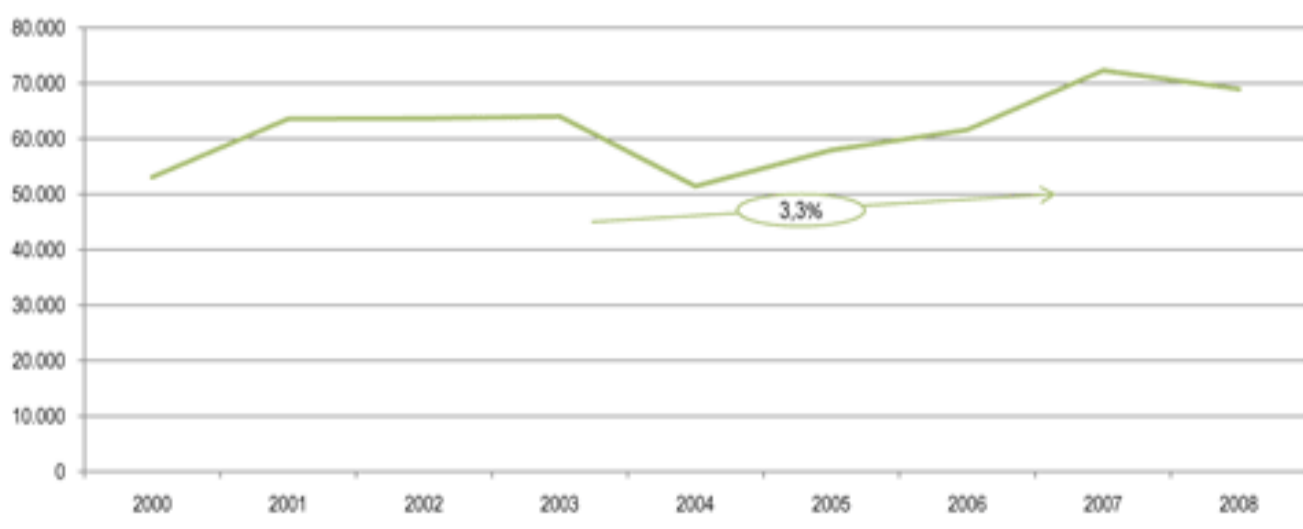


Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

La crescita del traffico nazionale è stata leggera nei 9 anni analizzati, con un CAGR del 1,9%. Nel 2007 il traffico ha superato quota 3 milioni, subendo una riduzione del 5,6% nel 2008 ma rimanendo comunque sopra la soglia dei 3 milioni.

Il traffico internazionale ha avuto un incremento maggiore, con un CAGR del 8%, raggiungendo quota 2,5 milioni nel 2007. Anche nell'ultimo anno si è registrata una variazione positiva del 2,1%. Il picco d'incremento percentuale si è avuto nel 2004 (+16,1%) e nel 2006 (+13,6%).

| Anno | MOV    | Δ%     |
|------|--------|--------|
| 2000 | 53.109 |        |
| 2001 | 63.603 | 19,8%  |
| 2002 | 63.680 | 0,1%   |
| 2003 | 64.022 | 0,5%   |
| 2004 | 51.455 | -19,6% |
| 2005 | 57.964 | 12,6%  |
| 2006 | 61.612 | 6,3%   |
| 2007 | 72.330 | 17,4%  |
| 2008 | 68.958 | -4,7%  |
| CAGR | 3,3%   |        |



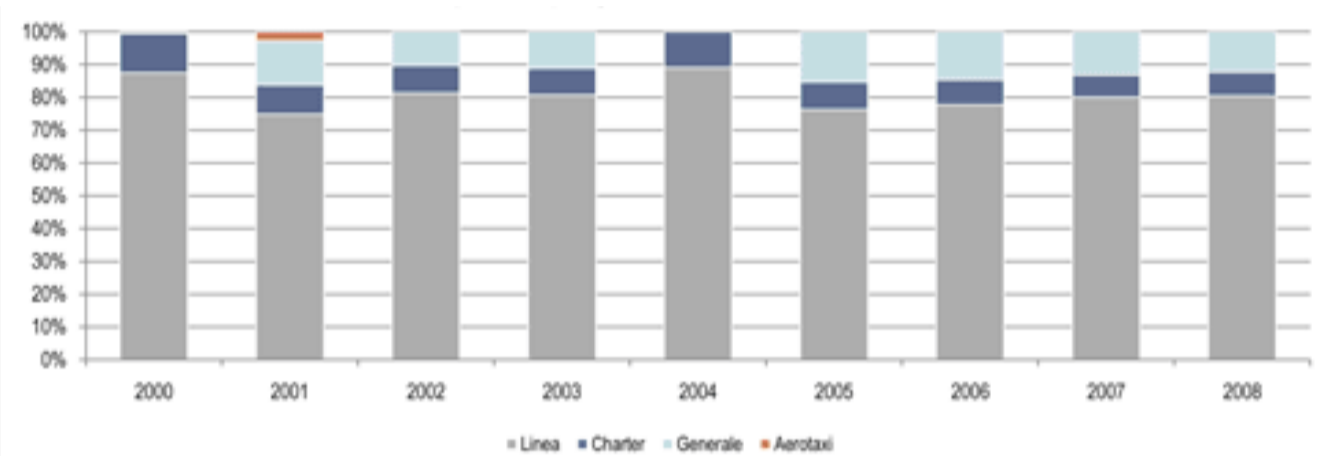
Tab.S.1.7.4 *Movimenti 2000-2008*

### Movimenti

Il numero di movimenti ha registrato una crescita del 3,3% annuo medio, con un incremento sostanzioso nel 2007 (+17,4%).

Anche in termini di movimenti, il traffico charter rappresenta una buona percentuale, oscillando tra il 6,7% ed il 12,1%. L'aviazione generale fa registrare una percentuale di traffico superiore al 10%.

| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 87,5% | 12,1%   | 0,5%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2001 | 74,8% | 9,0%    | 2,7%     | 13,5%    | 100,0% |
| 2002 | 81,3% | 8,4%    | 0,0%     | 10,2%    | 100,0% |
| 2003 | 80,7% | 8,1%    | 0,0%     | 11,2%    | 100,0% |
| 2004 | 89,1% | 10,9%   | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2005 | 76,3% | 8,4%    | 0,0%     | 15,3%    | 100,0% |
| 2006 | 77,7% | 7,6%    | 0,0%     | 14,7%    | 100,0% |
| 2007 | 80,1% | 6,7%    | 0,0%     | 13,2%    | 100,0% |
| 2008 | 80,5% | 7,2%    | 0,0%     | 12,3%    | 100,0% |

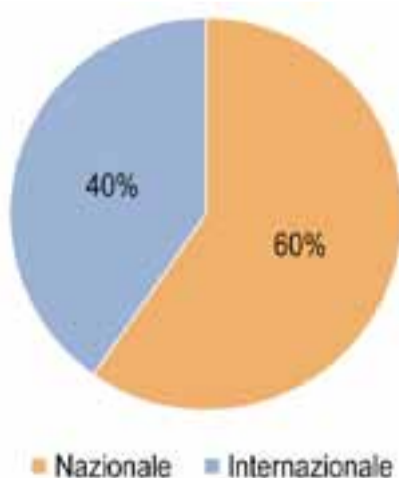


Tab.S.1.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

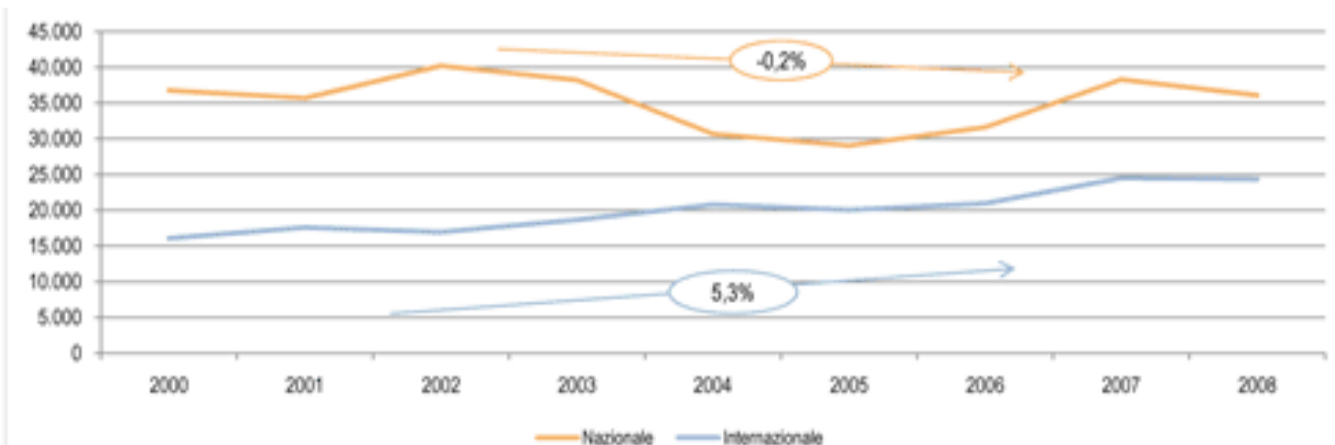
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, l'andamento del numero di movimenti nazionali ha avuto un picco nel 2002, raggiungendo quota 46 mila, per poi attestarsi a 36.110 nel 2008. L'evoluzione del numero di movimenti internazionale, di contro, è stata molto più costante, con un CAGR di 5,2% e raggiungendo quota 24.388 nel 2008.

| Nazionale |        |        | Internazionale |        |       |
|-----------|--------|--------|----------------|--------|-------|
| Anno      | MOV    | Δ%     | Anno           | MOV    | Δ%    |
| 2000      | 36.785 |        | 2000           | 16.076 |       |
| 2001      | 35.703 | -2,9%  | 2001           | 17.592 | 9,4%  |
| 2002      | 40.208 | 12,6%  | 2002           | 16.947 | -3,7% |
| 2003      | 38.201 | -5,0%  | 2003           | 18.680 | 10,2% |
| 2004      | 30.657 | -19,7% | 2004           | 20.798 | 11,3% |
| 2005      | 29.048 | -5,2%  | 2005           | 20.048 | -3,6% |
| 2006      | 31.617 | 8,8%   | 2006           | 20.952 | 4,5%  |
| 2007      | 38.286 | 21,1%  | 2007           | 24.488 | 16,9% |
| 2008      | 36.110 | -5,7%  | 2008           | 24.338 | -0,6% |
| CAGR      | -0,2%  |        | CAGR           | 5,3%   |       |

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 60% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

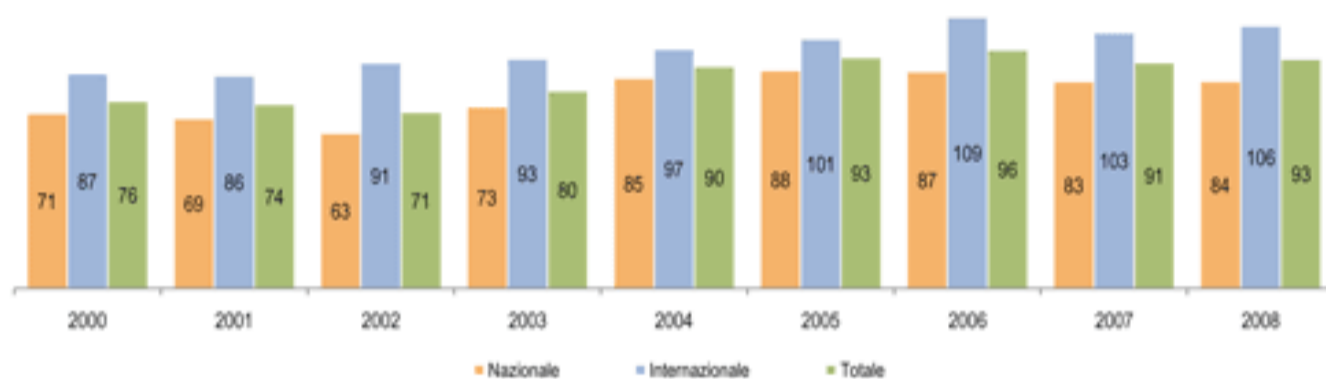


Tab.S.1.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

| Anno | NAZ  | INTER | TOT  |
|------|------|-------|------|
| 2000 | 71   | 87    | 76   |
| 2001 | 69   | 86    | 74   |
| 2002 | 63   | 91    | 71   |
| 2003 | 73   | 93    | 80   |
| 2004 | 85   | 97    | 90   |
| 2005 | 88   | 101   | 93   |
| 2006 | 87   | 109   | 96   |
| 2007 | 83   | 103   | 91   |
| 2008 | 84   | 106   | 93   |
| CAGR | 2,1% | 2,5%  | 2,6% |

### Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

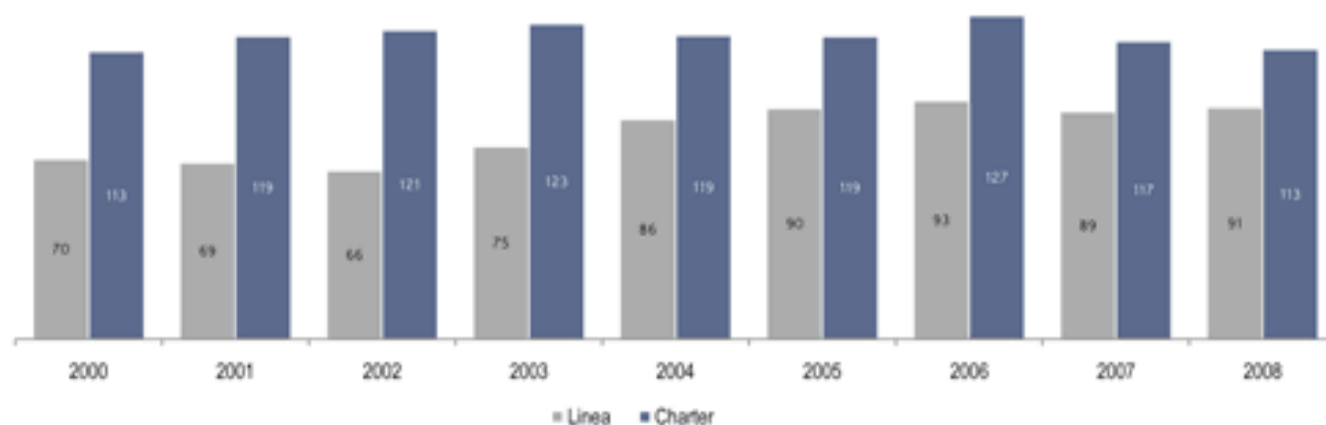
La crescita del numero di passeggeri per volo nazionale ed internazionale è stata simile, 2,1% e 2,5% rispettivamente, raggiungendo quota 84 ed 106 nel 2008. La media di aeroporto si attesta a 93 passeggeri nel 2008, con un CAGR del 2,6%.



Tab.S.1.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

| Anno | LINEA | CHARTER |
|------|-------|---------|
| 2000 | 70    | 113     |
| 2001 | 69    | 119     |
| 2002 | 66    | 121     |
| 2003 | 75    | 123     |
| 2004 | 86    | 119     |
| 2005 | 90    | 119     |
| 2006 | 93    | 127     |
| 2007 | 89    | 117     |
| 2008 | 91    | 113     |
| CAGR | 3,2%  | 0,1%    |

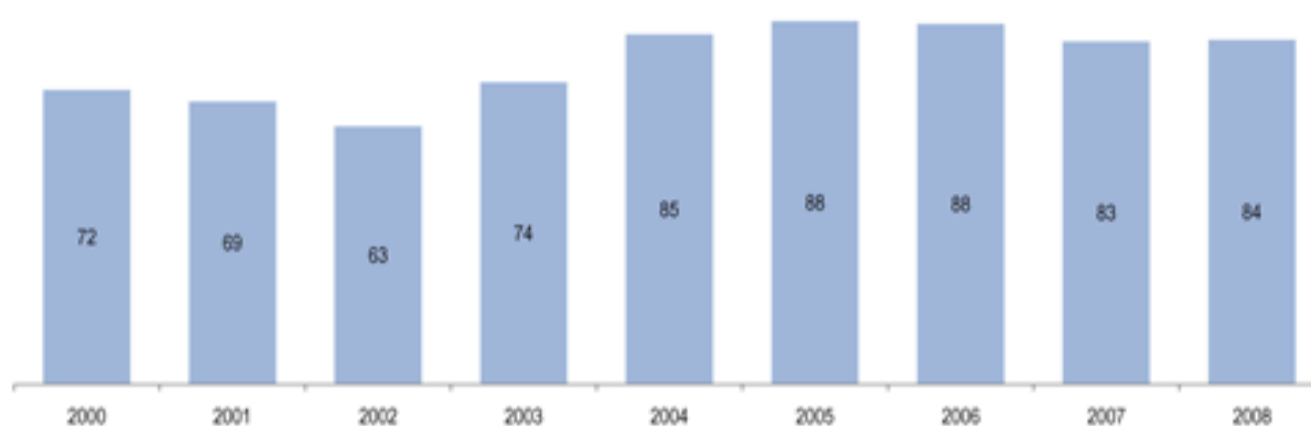
I voli charter hanno avuto un numero di passeggeri medi maggiore rispetto al traffico di linea. I passeggeri medi per traffico di linea sono incrementati dai 70 del 2000 ai 93 nel 2008 mentre per il traffico internazionale il valore del 2000 è uguale al 2008.



Tab.S.1.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Il numero di passeggeri medi per volo di linea nazionale è allineato alla media per i voli nazionali.

| Anno | LINEA Naz |      |
|------|-----------|------|
| 2000 | 72        |      |
| 2001 | 69        |      |
| 2002 | 63        |      |
| 2003 | 74        |      |
| 2004 | 85        |      |
| 2005 | 88        |      |
| 2006 | 88        |      |
| 2007 | 83        |      |
| 2008 | 84        |      |
| CAGR |           | 2,0% |

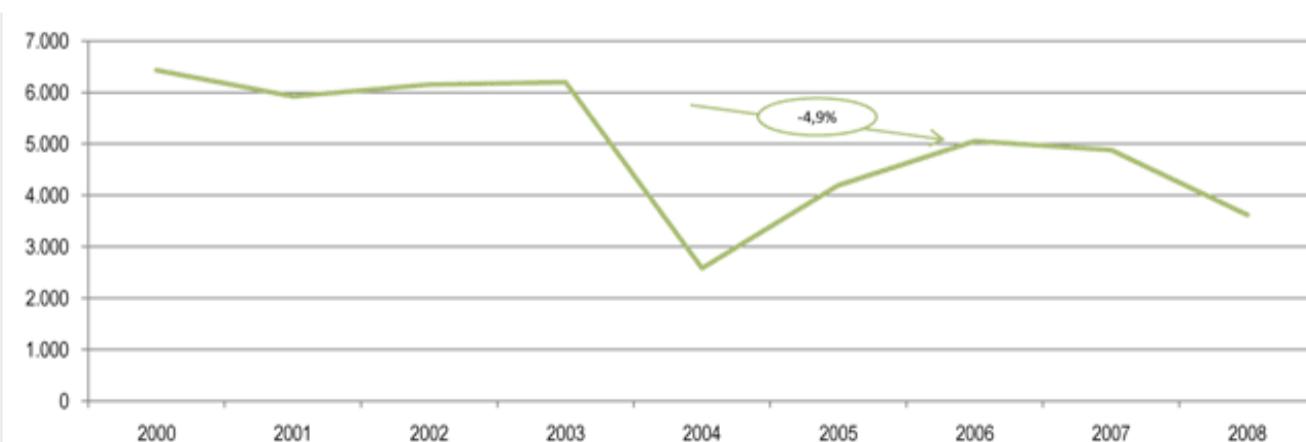


Tab.S.1.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo risulta essere complessivamente in flessione (Cagr -6,9%), con un andamento discontinuo (crollo nel 2004 del -58,4%, ripresa nei due anni seguenti e un nuovo decremento nel 2008).

| Anno | TONS  | Δ%     |
|------|-------|--------|
| 2000 | 6.434 |        |
| 2001 | 5.926 | -7,9%  |
| 2002 | 6.153 | 3,8%   |
| 2003 | 6.202 | 0,8%   |
| 2004 | 2.581 | -58,4% |
| 2005 | 4.195 | 62,5%  |
| 2006 | 5.055 | 20,5%  |
| 2007 | 4.881 | -3,4%  |
| 2008 | 3.619 | -25,9% |
| CAGR |       | -6,9%  |

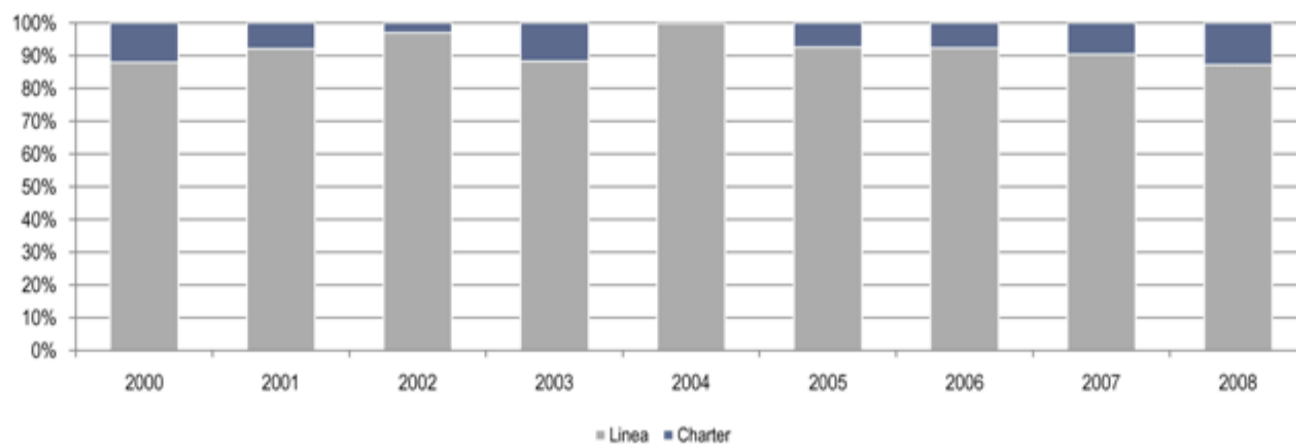


Tab.S.1.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008



| Anno | Linea  | Charter |
|------|--------|---------|
| 2000 | 87,9%  | 12,1%   |
| 2001 | 92,2%  | 7,8%    |
| 2002 | 97,0%  | 3,0%    |
| 2003 | 88,3%  | 11,7%   |
| 2004 | 100,0% | 0,0%    |
| 2005 | 92,6%  | 7,4%    |
| 2006 | 92,4%  | 7,6%    |
| 2007 | 90,5%  | 9,5%    |
| 2008 | 87,3%  | 12,7%   |

Il traffico cargo è stato trasportato con voli c 8charter per una percentuale mai superiore al 13%.

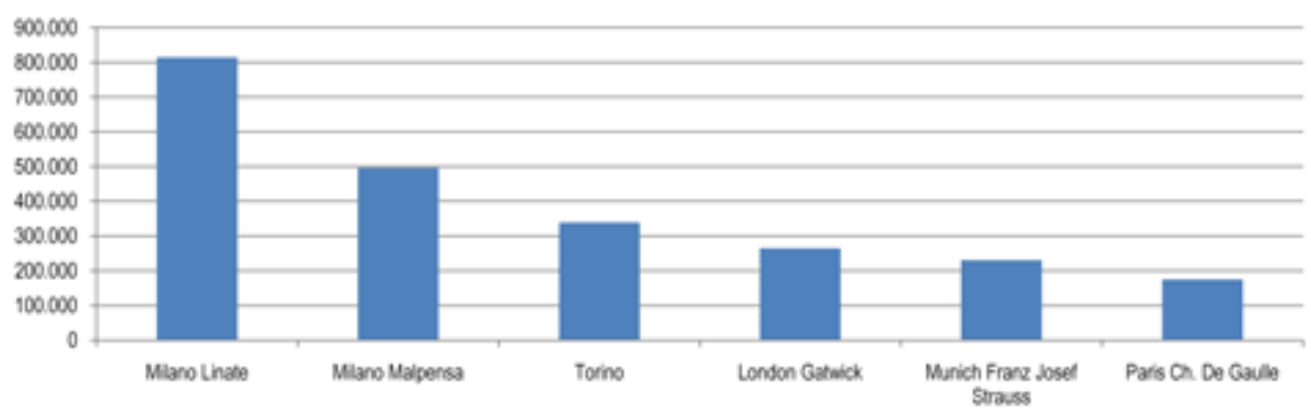


Tab.S.1.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

| Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi |         |         |         |         |         |         |         |      |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------|
|   | 2000    | 2001    | 2002    | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007 |
| Gran Bretagna   | 507.571 | 540.130 | 582.503 | 619.362 | 729.586 | 660.541 | 627.936 |      |
| Germania  | 317.396 | 320.883 | 298.451 | 384.544 | 473.069 | 503.000 | 598.746 |      |

### Principali O-D

L'aeroporto di Napoli è messo in collegamento con moltissime destinazioni internazionali. La nazione maggiormente servita è la Gran Bretagna, con 627 mila passeggeri tra partenze ed arrivi nel 2006, subito seguita dalla Germania, con poco meno di 600 mila.



Tab.S.1.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

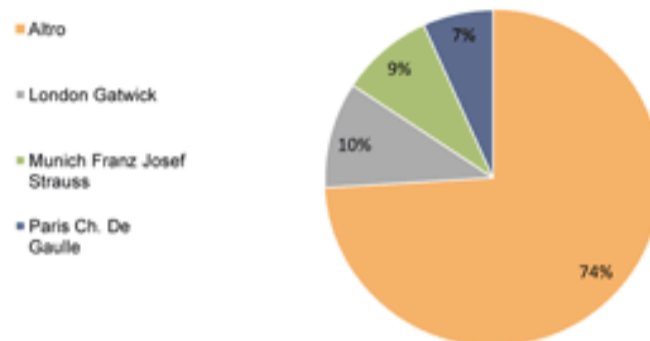
Nell'internazionale la tratta più sviluppata è quella con Londra seguita da Monaco, in netta crescita dal 2003 in poi, con una flessione negli anni 2007-2008.



Le prime tre tratte costituiscono il 26% del traffico internazionale totale.

| Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte: |      |      |      |         |         |         |         |         |           |
|--|------|------|------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
|  | 2000 | 2001 | 2002 | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008      |
| Altro  |      |      |      |         |         |         |         |         | 1.908.907 |
| London Gatwick   |      |      |      | 272.855 | 543.176 | 479.907 | 266.339 | 250.206 | 264.182   |
| Munich Franz Josef Strauss                                     |      |      |      | 158.090 | 179.660 | 190.367 | 316.085 | 254.505 | 230.434   |
| Paris Ch. De Gaulle  |      |      |      | 280.504 | 310.645 | 267.524 | 189.624 | 181.528 | 174.507   |

Nota: nei dati forniti da Enac non sono riportate le tratte con meno di 20.000 passeggeri annui, operate da una sola Compagnia Aerea e soggette ad Oneri di Servizio Pubblico.



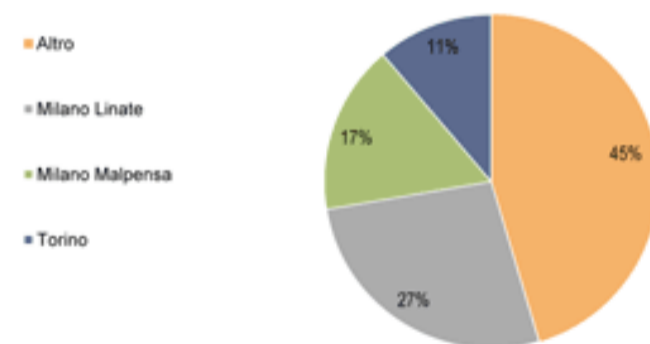
Tab.S.1.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Il traffico da Napoli verso destinazioni nazionali si dirige essenzialmente verso Milano, Linate e Malpensa, che insieme rappresentano il 38% del totale nel 2008. La terza tratta maggiore è verso Torino con 338.687 passeggeri e l'11% del totale.



| Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte: |      |      |      |         |         |         |         |         |           |
|---|------|------|------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
|   | 2000 | 2001 | 2002 | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008      |
| Altro   |      |      |      |         |         |         |         |         | 1.368.089 |
| Milano Linate   |      |      |      | 819.432 | 801.482 | 790.837 | 826.685 | 824.711 | 813.630   |
| Milano Malpensa   |      |      |      | 440.462 | 361.214 | 318.529 | 475.139 | 587.716 | 495.607   |
| Torino  |      |      |      | 284.024 | 310.408 | 330.437 | 315.096 | 353.832 | 338.687   |

Nota: nei dati forniti da Enac non sono riportate le tratte con meno di 20.000 passeggeri annui, operate da una sola Compagnia Aerea e soggette ad Oneri di Servizio Pubblico.



Tab.S.1.7.14 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

| Passeggeri |                  | 2000             | 2001             | 2002             | 2003             | 2004             | 2005             | 2006             | 2007             | 2008             |
|------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Linea      | Internazionale   | 676.604          | 842.078          | 896.552          | 1.097.275        | 1.357.954        | 1.455.552        | 1.705.927        | 1.967.753        | 2.023.292        |
|            |                  |                  | 24,5%            | 6,5%             | 22,4%            | 23,8%            | 7,2%             | 17,2%            | 15,3%            | 2,8%             |
|            | Nazionale        | 2.596.091        | 2.441.926        | 2.516.533        | 2.793.546        | 2.584.025        | 2.540.272        | 2.755.789        | 3.184.689        | 3.006.897        |
|            |                  |                  | -5,9%            | 3,1%             | 11,0%            | -7,5%            | -1,7%            | 8,5%             | 15,6%            | -5,6%            |
|            | <b>TOT</b>       | <b>3.272.695</b> | <b>3.284.004</b> | <b>3.413.085</b> | <b>3.890.821</b> | <b>3.941.979</b> | <b>3.995.824</b> | <b>4.461.716</b> | <b>5.152.442</b> | <b>5.030.189</b> |
|            |                  |                  | 0,3%             | 3,9%             | 14,0%            | 1,3%             | 1,4%             | 11,7%            | 15,5%            | -2,4%            |
| Charter    | Internazionale   | 716.913          | 667.309          | 645.726          | 632.907          | 649.932          | 563.372          | 587.285          | 558.040          | 554.738          |
|            |                  |                  | -6,9%            | -3,2%            | -2,0%            | 2,7%             | -13,3%           | 4,2%             | -5,0%            | -0,6%            |
|            | Nazionale        | 3.305            | 8.273            | 4.448            | 10.147           | 16.172           | 13.962           | 7.642            | 9.778            | 9.116            |
|            |                  |                  | 150,3%           | -46,2%           | 128,1%           | 59,4%            | -13,7%           | -45,3%           | 28,0%            | -6,8%            |
|            | <b>TOT</b>       | <b>720.218</b>   | <b>675.582</b>   | <b>650.174</b>   | <b>643.054</b>   | <b>666.104</b>   | <b>577.334</b>   | <b>594.927</b>   | <b>567.818</b>   | <b>563.854</b>   |
|            |                  |                  | -6,2%            | -3,8%            | -1,1%            | 3,6%             | -13,3%           | 3,0%             | -4,6%            | -0,7%            |
| Aerotaxi   | Internazionale   | 230              | 2.273            |                  |                  |                  | 0                |                  |                  |                  |
|            |                  |                  | 888,3%           | -100,0%          |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|            | Nazionale        | 342              | 3.328            |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|            |                  |                  | 873,1%           | -100,0%          |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|            | <b>TOT</b>       | <b>572</b>       | <b>5.601</b>     | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>         |
|            |                  |                  | 879,2%           | -100,0%          |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| Generale   | Internazionale   |                  | 3.013            | 1958             | 4168             |                  |                  |                  |                  |                  |
|            |                  |                  |                  | -35,0%           | 112,9%           |                  |                  |                  |                  |                  |
|            | Nazionale        |                  | 6.640            | 5.879            | 3778             |                  |                  |                  |                  |                  |
|            |                  |                  |                  | -11,5%           | -35,7%           |                  |                  |                  |                  |                  |
|            | <b>TOT</b>       |                  | <b>9.653</b>     | <b>7.837</b>     | <b>7.946</b>     | <b>0</b>         | <b>10.404</b>    | <b>12.294</b>    | <b>14.854</b>    | <b>12.883</b>    |
|            |                  |                  |                  | -18,8%           | 1,4%             | -100,0%          | #DIV/0!          | 18,2%            | 20,8%            | -13,3%           |
| <b>TOT</b> | Internazionale   | 1.393.747        | 1.514.673        | 1.544.236        | 1.734.350        | 2.007.886        | 2.018.924        | 2.293.212        | 2.525.793        | 2.578.030        |
|            |                  |                  | 8,7%             | 2,0%             | 12,3%            | 15,8%            | 0,5%             | 13,6%            | 10,1%            | 2,1%             |
|            | Nazionale        | 2.599.738        | 2.460.167        | 2.526.860        | 2.807.471        | 2.600.197        | 2.554.234        | 2.763.431        | 3.194.467        | 3.016.013        |
|            |                  |                  | -5,4%            | 2,7%             | 11,1%            | -7,4%            | -1,8%            | 8,2%             | 15,6%            | -5,6%            |
|            | <b>3.993.485</b> | <b>3.974.840</b> | <b>4.071.096</b> | <b>4.541.821</b> | <b>4.608.083</b> | <b>4.583.562</b> | <b>5.068.937</b> | <b>5.735.114</b> | <b>5.606.926</b> |                  |
|            |                  | -0,5%            | 2,4%             | 11,6%            | 1,5%             | -0,5%            | 10,6%            | 13,1%            | -2,2%            |                  |

| Movimenti  |                | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          |
|------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Linea      | Internazionale | 10.294        | 12.183        | 11782         | 13.738        | 15.534        | 15.516        | 16.482        | 19.762        | 19.653        |
|            |                |               | 18,4%         | -3,3%         | 16,6%         | 13,1%         | -0,1%         | 6,2%          | 19,9%         | -0,6%         |
|            | Nazionale      | 36.167        | 35.415        | 39.998        | 37.929        | 30.316        | 28.708        | 31.388        | 38.142        | 35.825        |
|            |                |               | -2,1%         | 12,9%         | -5,2%         | -20,1%        | -5,3%         | 9,3%          | 21,5%         | -6,1%         |
|            | <b>TOT</b>     | <b>46.461</b> | <b>47.598</b> | <b>51.780</b> | <b>51.667</b> | <b>45.850</b> | <b>44.224</b> | <b>47.870</b> | <b>57.904</b> | <b>55.478</b> |
|            |                |               | 2,4%          | 8,8%          | -0,2%         | -11,3%        | -3,5%         | 8,2%          | 21,0%         | -4,2%         |
| Charter    | Internazionale | 5.782         | 5.409         | 5165          | 4.942         | 5264          | 4532          | 4.470         | 4.726         | 4.685         |
|            |                |               | -6,5%         | -4,5%         | -4,3%         | 6,5%          | -13,9%        | -1,4%         | 5,7%          | -0,9%         |
|            | Nazionale      | 618           | 288           | 210           | 272           | 341           | 340           | 229           | 144           | 285           |
|            |                |               | -53,4%        | -27,1%        | 29,5%         | 25,4%         | -0,3%         | -32,6%        | -37,1%        | 97,9%         |
|            | <b>TOT</b>     | <b>6.400</b>  | <b>5.697</b>  | <b>5.375</b>  | <b>5.214</b>  | <b>5.605</b>  | <b>4.872</b>  | <b>4.699</b>  | <b>4.870</b>  | <b>4.970</b>  |
|            |                |               | -11,0%        | -5,7%         | -3,0%         | 7,5%          | -13,1%        | -3,6%         | 3,6%          | 2,1%          |
| Aerotaxi   | Internazionale | 98            | 533           |               |               |               | -             |               |               |               |
|            |                |               | 443,9%        | -100,0%       |               |               |               |               |               |               |
|            | Nazionale      | 150           | 1.165         |               |               |               | 0             |               |               |               |
|            |                |               | 676,7%        | -100,0%       |               |               |               |               |               |               |
|            | <b>TOT</b>     | <b>248</b>    | <b>1.698</b>  | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      |
|            |                |               | 584,7%        | -100,0%       |               |               |               |               |               |               |
| Generale   | Internazionale |               | 1.105         | 697           | 2.445         |               |               |               |               |               |
|            |                |               |               | -36,9%        | 250,8%        |               |               |               |               |               |
|            | Nazionale      |               | 7.505         | 5.828         | 4.696         |               |               |               |               |               |
|            |                |               |               | -22,3%        | -19,4%        |               |               |               |               |               |
|            | <b>TOT</b>     |               | <b>8.610</b>  | <b>6.525</b>  | <b>7.141</b>  |               | <b>8.868</b>  | <b>9.043</b>  | <b>9.556</b>  | <b>8.510</b>  |
|            |                |               |               | -24,2%        | 9,4%          | -100,0%       |               | 2,0%          | 5,7%          | -10,9%        |
| <b>TOT</b> | Internazionale | 16.174        | 19.230        | 17.644        | 21.125        | 20.798        | 20.048        | 20.952        | 24.488        | 24.338        |
|            |                |               | 18,9%         | -8,2%         | 19,7%         | -1,5%         | -3,6%         | 4,5%          | 16,9%         | -0,6%         |
|            | Nazionale      | 36.935        | 44.373        | 46.036        | 42.897        | 30.657        | 29.048        | 31.617        | 38.286        | 36.110        |
|            |                |               | 20,1%         | 3,7%          | -6,8%         | -28,5%        | -5,2%         | 8,8%          | 21,1%         | -5,7%         |
|            | <b>53.109</b>  | <b>63.603</b> | <b>63.680</b> | <b>64.022</b> | <b>51.455</b> | <b>57.964</b> | <b>61.612</b> | <b>72.330</b> | <b>68.958</b> |               |
|            |                | 19,8%         | 0,1%          | 0,5%          | -19,6%        | 12,6%         | 6,3%          | 17,4%         | -4,7%         |               |

| Cargo (Tons) |                | 2000         | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         |
|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Linea        | Internazionale | 2.043        | 1.065        | 777          | 1.177        | 1            | 888          | 787          | 2.035        | 2.809        |
|              |                |              | -47,9%       | -27,1%       | 51,5%        | -99,9%       | 88700,0%     | -11,4%       | 158,6%       | 38,0%        |
|              | Nazionale      | 3.615        | 4.396        | 5.192        | 4.302        | 2.579        | 2.997        | 3.882        | 2.380        | 349          |
|              |                |              | 21,6%        | 18,1%        | -17,1%       | -40,1%       | 16,2%        | 29,5%        | -38,7%       | -85,3%       |
|              | <b>TOT</b>     | <b>5.658</b> | <b>5.461</b> | <b>5.969</b> | <b>5.479</b> | <b>2.580</b> | <b>3.885</b> | <b>4.669</b> | <b>4.415</b> | <b>3.158</b> |
|              |                |              | -3,5%        | 9,3%         | -8,2%        | -52,9%       | 50,6%        | 20,2%        | -5,4%        | -28,5%       |
| Charter      | Internazionale | 300          | 215          | 184          | 723          | 1            | 267          | 381          | 466          | 461          |
|              |                |              | -28,3%       | -14,4%       | 292,9%       | -99,9%       | 26600,0%     | 42,7%        | 22,3%        | -1,1%        |
|              | Nazionale      | 476          | 249          | 0            | 0            | 0            | 43           | 5            | 0            | 0            |
|              |                |              | -47,6%       | -100,0%      |              |              |              | -88,4%       | -100,0%      |              |
|              | <b>TOT</b>     | <b>776</b>   | <b>464</b>   | <b>184</b>   | <b>723</b>   | <b>1</b>     | <b>310</b>   | <b>386</b>   | <b>466</b>   | <b>461</b>   |
|              |                |              | -40,2%       | -60,4%       | 292,9%       | -99,9%       | 30900,0%     | 24,5%        | 20,7%        | -1,1%        |
|              | Internazionale | 2.343        | 1.280        | 961          | 1.900        | 2            | 1.155        | 1.168        | 2.501        | 3.270        |
|              |                |              | -45,4%       | -24,9%       | 97,7%        | -99,9%       | 57650,0%     | 1,1%         | 114,1%       | 30,7%        |
|              | Nazionale      | 4.091        | 4.645        | 5.192        | 4.302        | 2.579        | 3.040        | 3.887        | 2.380        | 349          |
|              |                |              | 13,6%        | 11,8%        | -17,1%       | -40,1%       | 17,9%        | 27,9%        | -38,8%       | -85,3%       |
|              | <b>TOT</b>     | <b>6.434</b> | <b>5.926</b> | <b>6.153</b> | <b>6.202</b> | <b>2.581</b> | <b>4.195</b> | <b>5.055</b> | <b>4.881</b> | <b>3.619</b> |
|              |                |              | -7,9%        | 3,8%         | 0,8%         | -58,4%       | 62,5%        | 20,5%        | -3,4%        | -25,9%       |

Tab.S.17.15 Allegato

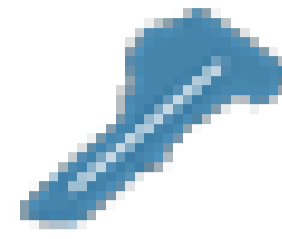
## S.2 Aeroporto Costa d'Amalfi di Salerno-Pontecagnano





# Costa d'Amalfi

## Salerno - Pontecagnano



### SEDIME (ha)

area civile  
110

area militare  
13

PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
18.607

### BACINO DI UTENZA per fasce isocrone di accessibilità (migliaia di residenti)

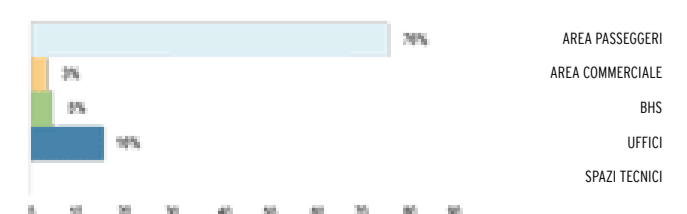


### TERMINAL

superficie (mq)  
1.990

dotazione per passeggero (mq)  
N.A.

### incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Salerno è da poco aperto al traffico civile di linea, con un traffico modestissimo e molto incostante nel 2008, e pressoché nullo nel 2009. E' pertanto uno scalo che deve ancora definire il suo ruolo e posizionarsi nel mercato, sfruttando le possibilità offerte dal bacino di utenza, che può comprendere oltre la città di Salerno, anche la costiera amalfitana, il Cilento - Vallo di Diano e verificando le possibili sinergie con lo scalo di Capodichino, del quale Salerno potrebbe, nel medio periodo, assorbire eventuali incrementi di traffico.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'Aeroporto Salerno Costa d'Amalfi è situato a sud della città di Salerno, nel comune di Pontecagnano Faiano ed in parte nel comune di Bellizzi, a 3 km dalla costa. L'aeroporto nasce nel 1926 come campo di fortuna creato dal Genio aeronautico, utilizzato negli anni a seguire come scuola di volo. Dal 1975 ospita il 7° Elinucleo dei Carabinieri, dal 1984 arriva il 9° Nucleo elicotteri dei Vigili del Fuoco e la sezione locale dell'Associazione Nazionale Paracadutisti con la sua scuola di lancio. Fino al 2007 è stato utilizzato esclusivamente, oltre che da Carabinieri e Vigili del Fuoco, dalle scuole di volo e paracadutismo e per traffico business di piccoli jet privati. Attualmente l'aeroporto è aperto al traffico business e charter.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione di 123 ettari, di cui 13 del demanio militare, ed è inserito una zona agricola produttiva, a sud della Strada Statale 18. Il sedime, soprattutto nella parte sud, è circondato da serre per la produzione orticola.

Lo scalo dista 20 km da Salerno, 75 km da Napoli e Sorrento, 50 km da Avellino, 135 Km da Campobasso e Isernia.

## LIMITI E VINCOLI

L'aeroporto non presenta particolari limiti all'eventuale espansione del suo sedime, se non nella zona nord dove è presente il fascio infrastrutturale costituito dalla linea ferroviaria, la SS18 e la autostrada Salerno Pontecagnano. Presenti ostacoli alla navigazione lato monte.

## ACCESSIBILITA' E SOSTA

Si accede all'aeroporto da Nord attraverso l'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria o Tangenziale di Salerno, uscita Pontecagnano Faiano e da Sud attraverso l'uscita Battipaglia, proseguendo sulla Strada Statale 18 Tirrena Inferiore fino a località Pagliarone, Bivio Pratole. È in via di completamento la Strada Provinciale 417 Aversana tra Salerno e Capaccio-Paestum, mentre è previsto un nuovo svincolo dell'Autostrada A3, in località Pagliarone, per il traffico diretto all'aeroporto.

Sono disponibili 150 posti auto gratuiti nel piazzale davanti al terminal.

## STATO ATTUALE AEROPORTO

L'aeroporto è stato adeguato per sviluppare il traffico civile su larga scala. La pista, che dispone del sistema radiofaro VOR, di radioassistenza VDF e di un sistema luci e apparecchiature per semplificare le manovre di atterraggio, è stata allungata per un totale di 1 654 m, ed è previsto un ulteriore allungamento, da effettuare in due fasi distinte, a 2 100 m ed a 2 400 m. I lavori di completamento e di collaudo sono terminati nel mese di dicembre 2007.

## TERMINAL PASSEGGERI

Il terminal passeggeri è una struttura molto semplice di recente costruzione, a pianta rettangolare, di superficie

pari 1990 mq, che ospita su un unico livello sia gli arrivi che le partenze, con quattro banchi check-in, due aree di imbarco, nastri bagagli e sale d'aspetto.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 76,2% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 16,7%.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

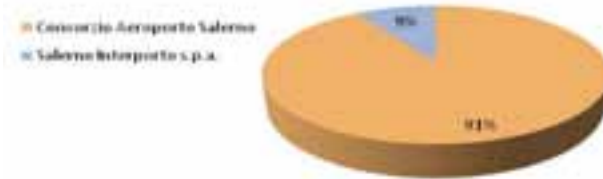
Lo scalo dispone di una pista di volo, identificativo 05-23, con l'aerostazione passeggeri e l'Apron principale ubicati in prossimità della testata 23; a Nord-Est della stessa testata è ubicato l'Apron Ovest al servizio di piccoli aeromobili di Aviazione Generale. Lo scalo dispone di due piazzali di sosta: L'Apron Est ha una superficie di 45500mq che permette di ospitare fino a due aeromobili di classe C, le restanti piazzole sono disegnate per aeromobili di classe A e B.

## CRITICITA'

L'aeroporto, nonostante la vicinanza alla autostrada Salerno-Reggio Calabria, presenta un'accessibilità particolarmente inadeguata; infatti sia provenendo da nord che da sud per raggiungere l'aeroporto è necessario attraversare l'abitato di Pontecagnano, da nord e quello di Bellizzi da sud. E' necessaria una riqualificazione della pista per permettere l'atterraggio dei più comuni aeromobili commerciali.

### GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto è gestito dalla Aeroporto Salerno S.p.A. in regime di gestione parziale. È in corso l'istruttoria per l'ottenimento della gestione totale di lunga durata. La società è così costituita:



## S.2.2.1 Inquadramento territoriale



### LEGENDA

- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Altre infrastrutture aeroportuali
- Infrastruttura portuale
- Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
- Autostrada per mobilità nazionale
- Casello autostradale
- Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce
- Strada principale
- Linea - stazione ferroviaria
- Corso d'acqua



### Inquadramento territoriale

L'Aeroporto Salerno Costa d'Amalfi è situato a sud della città di Salerno, nel comune di Pontecagnano Faiano ed in parte nel comune di Bellizzi, a 3 km dalla costa. Il sedime aeroportuale è inserito in una zona agricola produttiva, a sud della Strada Statale 18. Il sedime, soprattutto nella parte sud, è circondato da serre per la produzione orticola. Lo scalo dista 20 km da Salerno, 75 km da Napoli.





**LEGENDA**

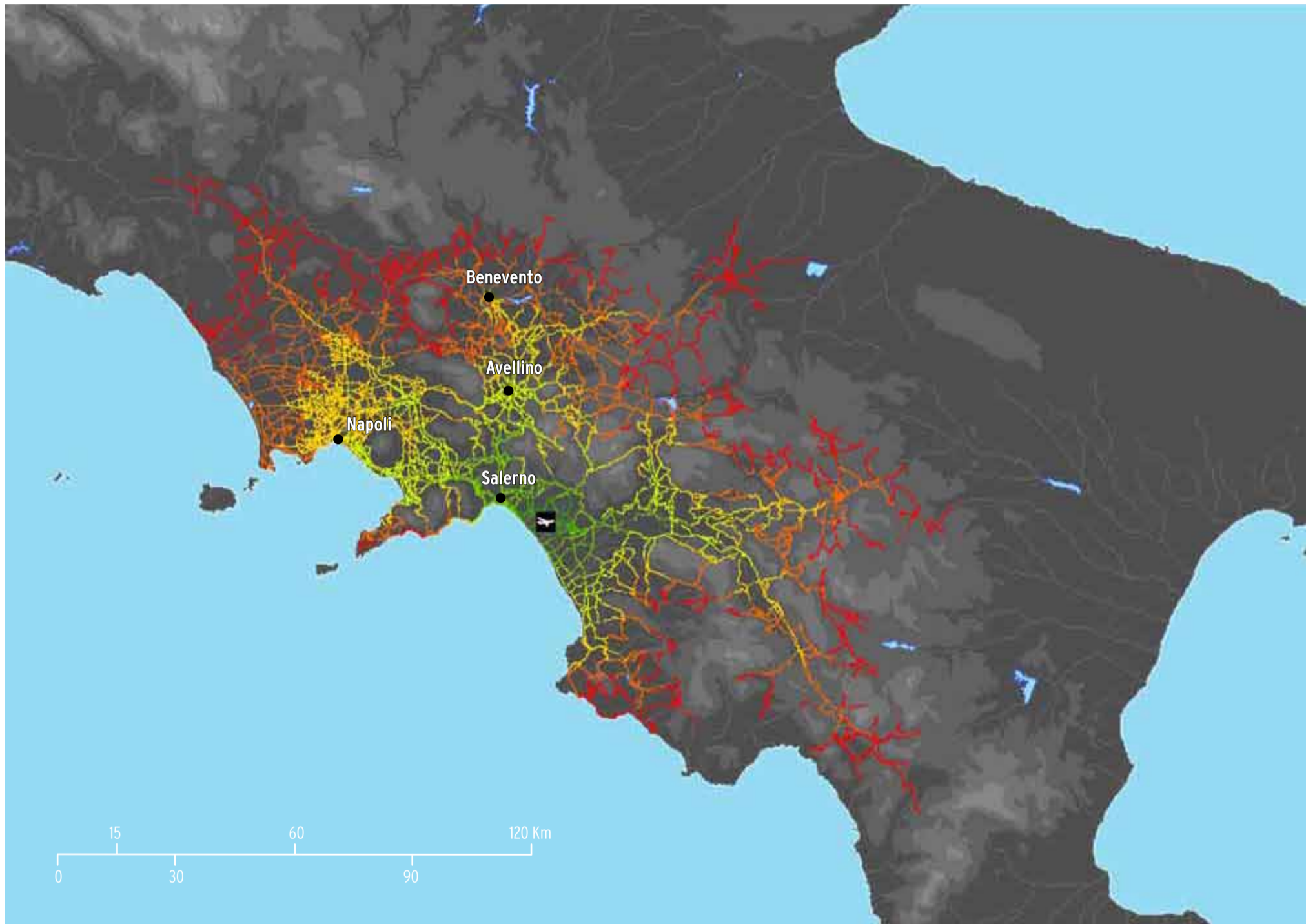
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile espansione aeroportuale

**Limiti e vincoli**

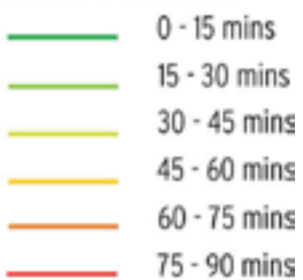
L'aeroporto non presenta particolari limiti fisici all'eventuale espansione del suo sedime, se non nella zona nord dove è presente il fascio infrastrutturale costituito dalla linea ferroviaria, la SS18 e la autostrada Salerno Pontecagnano. Presenti ostacoli alla navigazione lato monte. Da segnalare che lo scalo ricade nella fascia di tutela dell'area sottoposta a vincolo paesaggistico.

## S.2.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



#### Modalità gomma

Le Autostrade A3 (Napoli-Reggio Calabria), A30 (Caserta-Salerno), A16 (Autostrada dei Due Mari Napoli-Canosa), A1 (Autostrada del Sole Milano-Napoli) e il Raccordo Autostradale Salerno-Avellino compongono il sistema infrastrutturale di livello superiore che determina lo sviluppo delle isocrone originate dall'aeroporto di Salerno.

Dall'immagine si nota infatti una buona accessibilità lungo l'asse nord-sud, che permette il raggiungimento dell'aeroporto in 90' da tutta la Campania, ed una discreta permeabilità verso est.

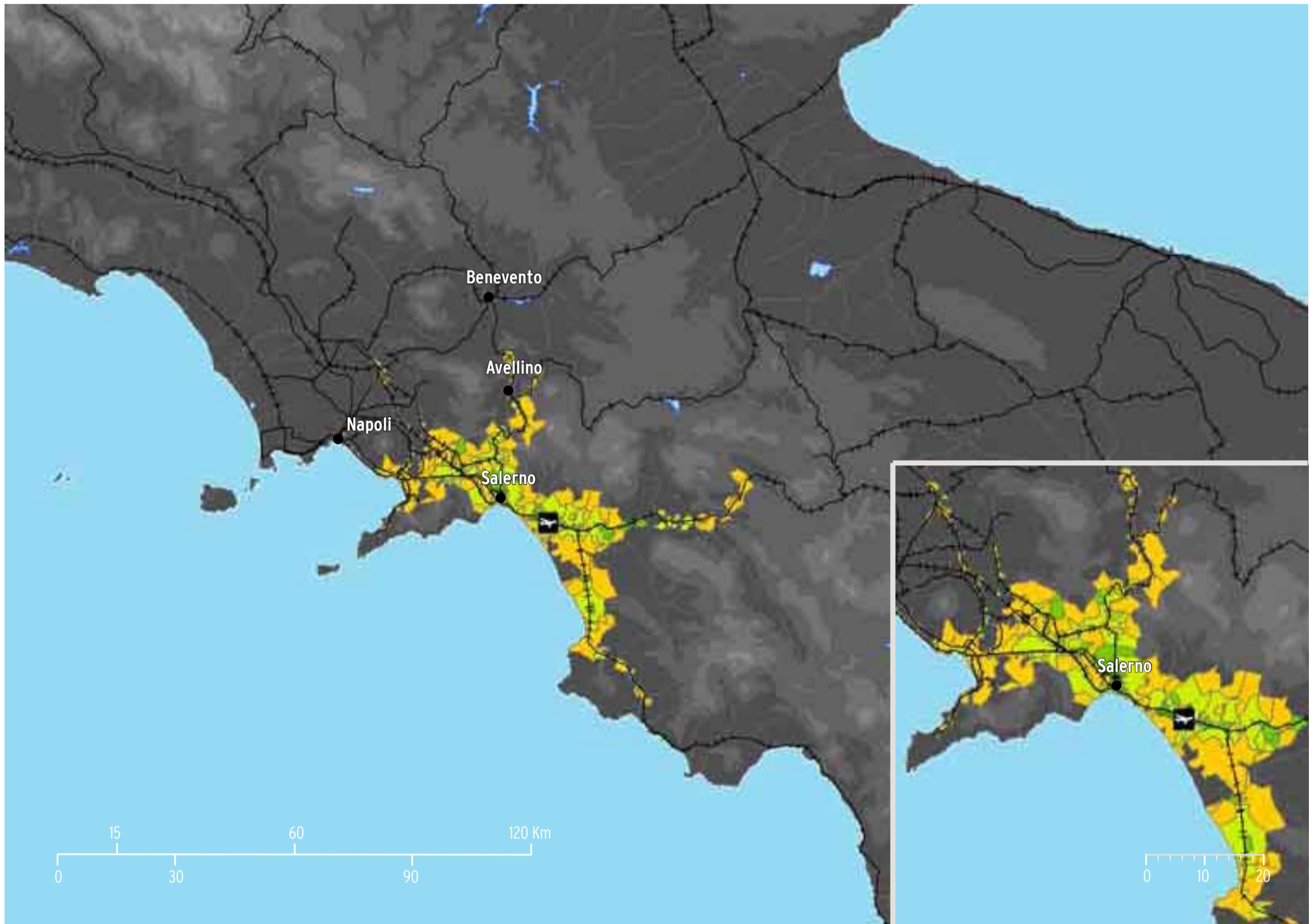
In questo caso, nella macro-fascia 0-30' risiedono circa 600.000 abitanti (pari al 10%), nella macro-fascia 30'-60' circa 3.650.000 (pari al 63%) e nella nell'ultima macro-fascia circa 1.570.000 (pari al 27% del totale) (dati popolazione ISTAT 2008).

Anche la presenza di addetti sul territorio rispecchia i dati riferiti alla popolazione ed è distribuita nel seguente modo (dato ISTAT 2001):

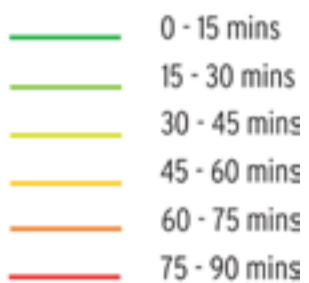
- c.a. 150.000 (pari al 12%) nella prima;
- c.a. 820.000 (pari al 63%) nella seconda;
- c.a. 320.000 (pari al 25%) nella terza.

Il 7% del territorio (circa 1.000 kmq) fa parte della prima macro-fascia, il 29% (circa 4.200 kmq) è compreso nella seconda e il 64% (circa 9.200 kmq) è localizzato nella terza.

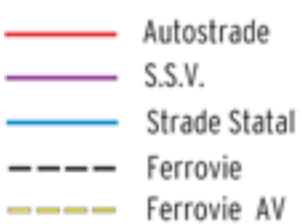
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



NB: Le stazioni ferroviarie individuate sono quelle raggiungibili dall'aeroporto in un tempo compreso tra 0 e 30 minuti, mentre l'accessibilità aeroportuale di tipo intermodale (ferro-gomma) viene misurata entro i 90 minuti complessivi.



### Modalità ferro

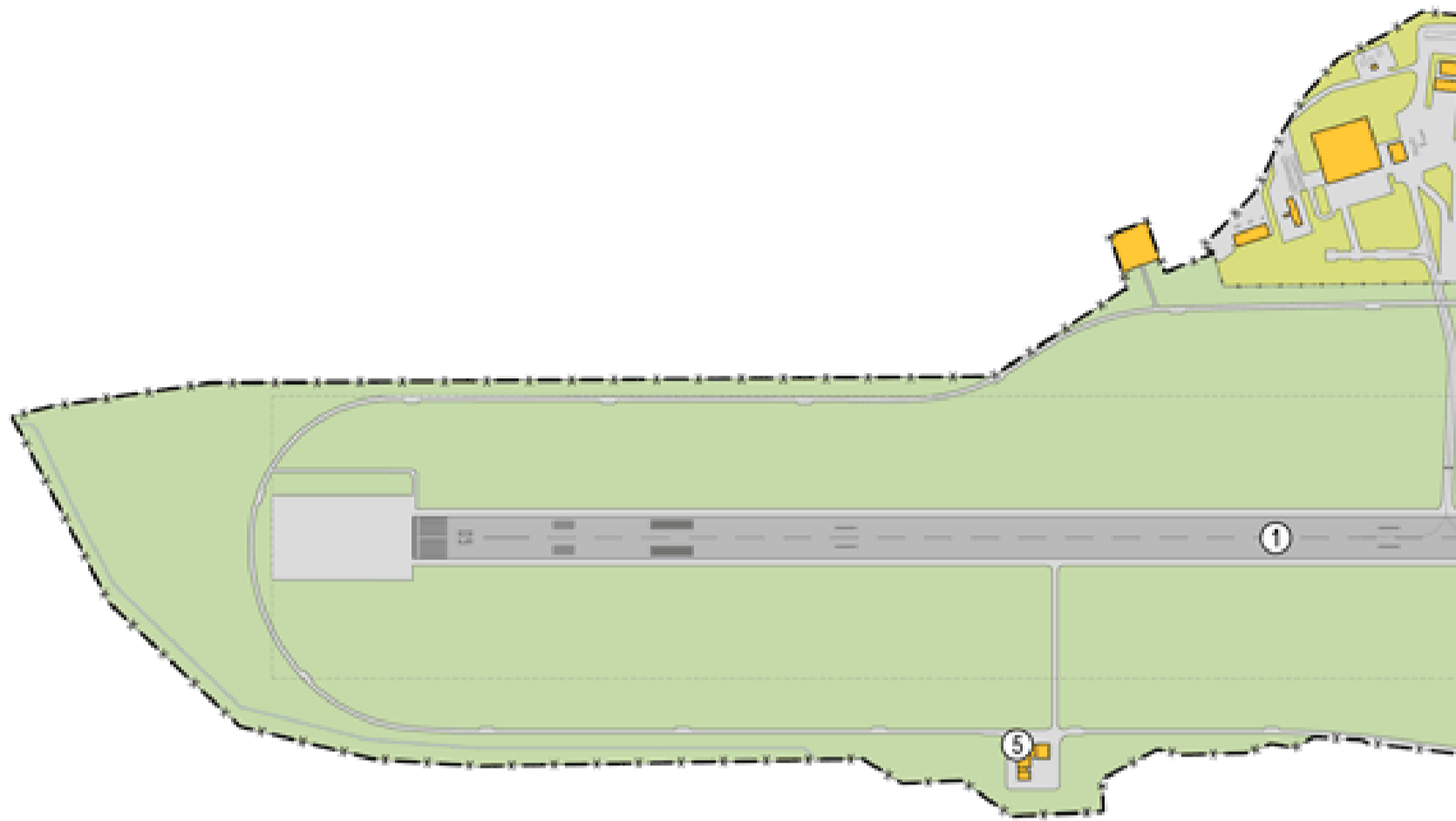
L'aeroporto Costa d'Amalfi di Salerno è collegato tramite un servizio di trasporto pubblico con la stazione ferroviaria di Pontecagnano, dalla quale è facilmente raggiungibile la Città di Salerno. In direzione nord la linea ferroviaria collega Salerno con l'aeroporto, mentre verso sud si ha una biforcazione in direzione di Potenza e della Calabria. Entro il limite dei 30' è possibile raggiungere i Comuni di Capaccio, in direzione sud-est, Montoro inferiore, verso nord e Sarno in direzione nord-ovest. Le isocrone, inoltre, mostrano che da Pontecagnano in un'ora è possibile giungere a Casal Velino in direzione sud, Montefalcione/Maddaloni in direzione nord e raggiungere la costa dirigendosi verso ovest.

Rispetto al totale dei residenti che hanno la possibilità di raggiungere la stazione ferroviaria di riferimento in meno di 60' (circa 2.600.000), soltanto il 16% (pari a circa 400.000 unità) è compreso nella macro-fascia 0-30' ed il restante 84% (pari a circa 2.200.000 abitanti, includendo il Comune di Napoli) fa parte della macro-fascia 30'-60' (dati popolazione ISTAT 2008).

Nella prima macro-fascia si contano inoltre circa 110.000 addetti (pari al 17%) e nella seconda circa 570.000 (pari all'83%) (dato ISTAT 2001).

La superficie territoriale, pari a circa 2.000 Km<sup>2</sup> totali, ricoperta dalle 2 macro-fasce, risulta distribuita per il 21% nella prima (circa 430 Km<sup>2</sup>) ed per il restante 79% nella seconda (circa 1.600 Km<sup>2</sup>).

## S.2.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO COSTA D'AMALFI DI SALERNO - PONTECAGNANO (LIRI)

**AREA PIAZZALE (mq)**  
58.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
1.990

**GATES**  
1 - 2

**STAND TOTALI**  
15

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
9

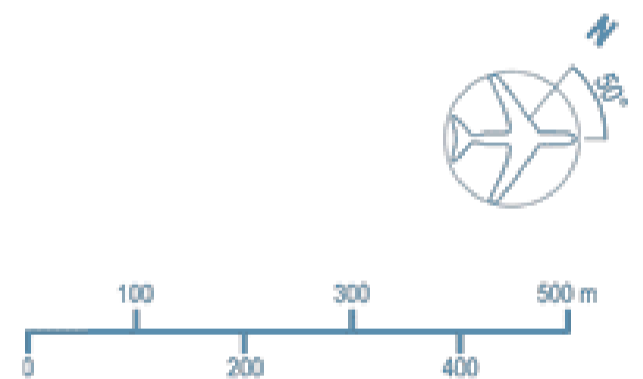
**PARCHEGGI**  
150

**PISTA 1**

**LUNGHEZZA 05 (m)**  
1.499

**LUNGHEZZA 23 (m)**  
1.650

**LARGHEZZA (m)**  
45



*Stato attuale dell'aeroporto*

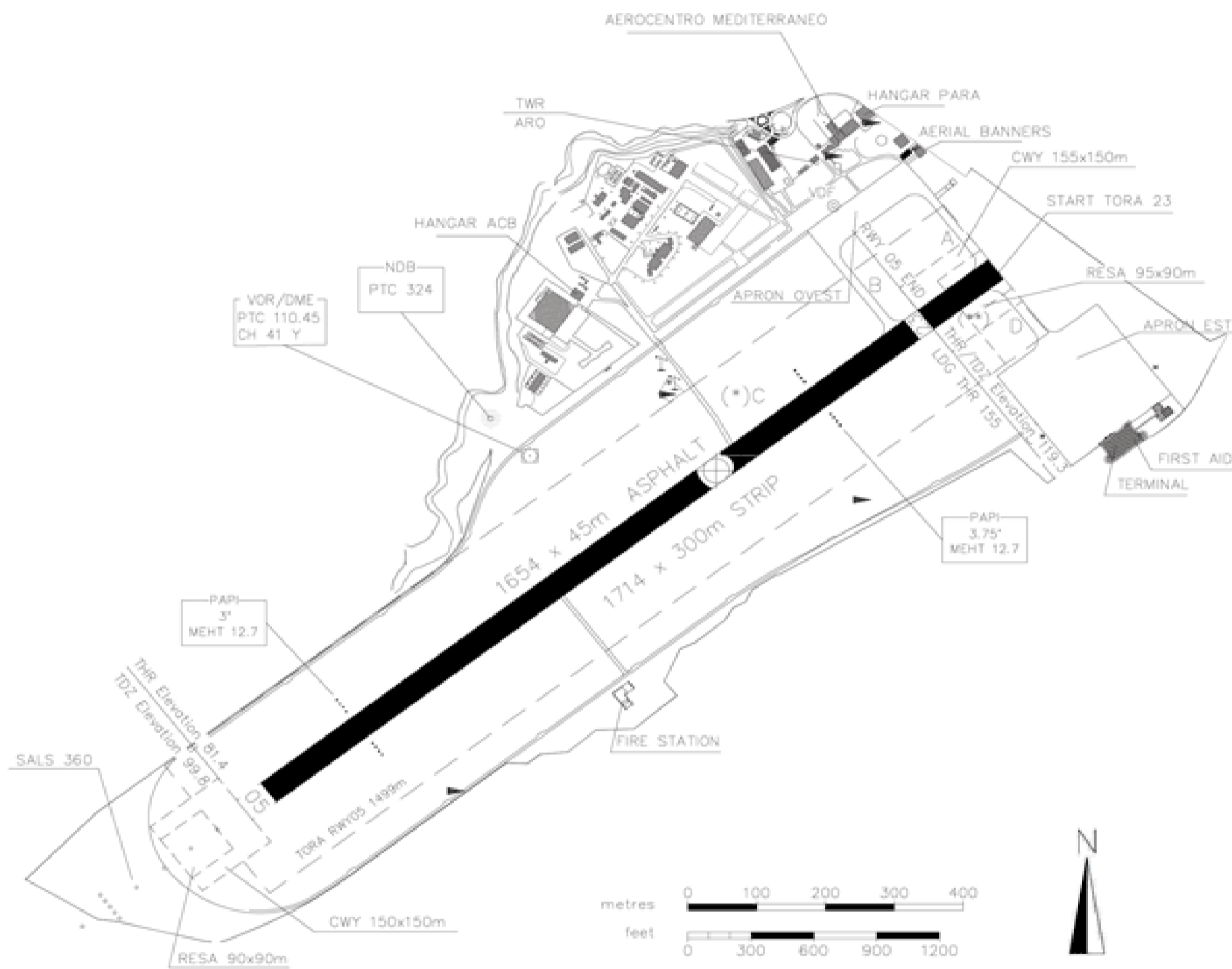
| PISTA  | TORA | TODA | ASDA | LDA  |
|--------|------|------|------|------|
|        | m    | m    | m    | m    |
| RWY 05 | 1499 | 1654 | 1499 | 1499 |
| RWY 23 | 1654 | 1804 | 1654 | 1499 |

Tab.S.2.4.1 Caratteristiche delle piste

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ TWR
- ④ Aerostazione passeggeri
- ⑤ Aerostazione merci
- ⑥ VVF
- ⑦ Hangar privati
- ⑧ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑨ Area militare

## S.2.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

| 1.4.1   | PISTE   | THR | Coord. THR                      | QFU  | TORA | TODA | ASDA | LDA  | SWY | CWY       | RESA    | STRIP      | Largh. | THR Elev. | Pav.                         |
|---------|---------|-----|---------------------------------|------|------|------|------|------|-----|-----------|---------|------------|--------|-----------|------------------------------|
|         |         |     | WGS84-DMS                       |      | m    | m    | m    | m    |     |           |         |            |        | m         |                              |
| 1.4.1.1 | Pista 1 | 05  | 40°36'50.50"N<br>014°54'08.91"E | 050° | 1499 | 1654 | 1499 | 1499 | -   | 155 x 150 | 95 x 90 | 1714 x 300 | 45     | 24.81     | PCN<br>23/F/B/Y/T<br>Asphalt |
|         |         | 23  | 40°37'20.22"N<br>014°54'59.42"E | 230° | 1654 | 1804 | 1654 | 1499 | -   | 150 x 150 | 90 x 90 | 1714 x 300 | 45     | 36.36     |                              |

Tab.S.2.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

|         |                  |                    |
|---------|------------------|--------------------|
| 1.4.2   | CLASSE APT       |                    |
| 1.4.2.1 | Classe ICAO      | 3C                 |
| 1.4.2.2 | Antincendio ICAO | 2 - 4,5 on request |

| 1.4.3   | APRON       | Superficie | Resistenza     | Stand                  |     |           |      |
|---------|-------------|------------|----------------|------------------------|-----|-----------|------|
|         |             | mq         |                | n.                     | man | classe/AM | lim. |
| 1.4.3.1 | Apron Est   | 45500      | PCN 22/F/B/Y/T | 101 102                | SM  | C         | -    |
|         |             |            |                | 201 202 203            | SM  | B         | -    |
|         |             |            |                | 301 303 305<br>307 309 | SM  | A         | -    |
|         |             |            |                | 302 304 306<br>308 310 | PB  | B         | -    |
| 1.4.3.2 | Apron Ovest | 12000      | PCN 10/F/B/Y/T | 40 41                  | SM  | A         | -    |
|         |             |            |                | 23 → 29                | SM  | A         | -    |

| 1.4.4   | TAXIWAY | Larghezza | Resistenza     | Lim.                       |
|---------|---------|-----------|----------------|----------------------------|
|         |         | m         |                |                            |
| 1.4.4.1 | A       | 15        | PCN 15/F/C/Y/T | -                          |
| 1.4.4.2 | B       | 15        | PCN 11/F/C/Y/T | -                          |
| 1.4.4.3 | C       | 10        | PCN 12/F/C/Y/T | TWY riservata AeroClub     |
| 1.4.4.4 | D       | 18        | PCN 36/F/B/Y/T | max larghezza carrello 18m |

| 1.4.5   | RADIOASSITENZE | ID                  |
|---------|----------------|---------------------|
| 1.4.5.1 | VDF            | Salerno Gonio Homer |
| 1.4.5.2 | VOR/DME        | PTC, SOR            |
| 1.4.5.3 | NDB            | PTC, SOR            |

| 1.4.6   | CAPACITA' |
|---------|-----------|
| 1.4.6.1 | --        |

Tab.S.2.5.2 Dati infrastrutture airside

## Piste e aree di sicurezza

Lo scalo dispone di una pista di volo, identificativo 05-23, con l'aerostazione passeggeri ed Apron principale ubicati in prossimità della testata 23, a Nord-Est della stessa testata è ubicato l'Apron Ovest al servizio di piccoli aeromobili di Aviazione Generale. Il traffico consentito è sia IFR che VFR, la pista è realizzata in conglomerato bituminoso e la soglia pista 05 è decalata di 155m; la dimensione della TORA per pista 23 è comprensiva dei 155m oltre il fine pista 05 disponibili per la corsa al decollo. Si segnalano ostacoli a Nord della testata 23 che hanno reso necessario un sentiero di discesa maggiormente acclive per avvicinamenti su tale testata.

## Piazzale aeromobili

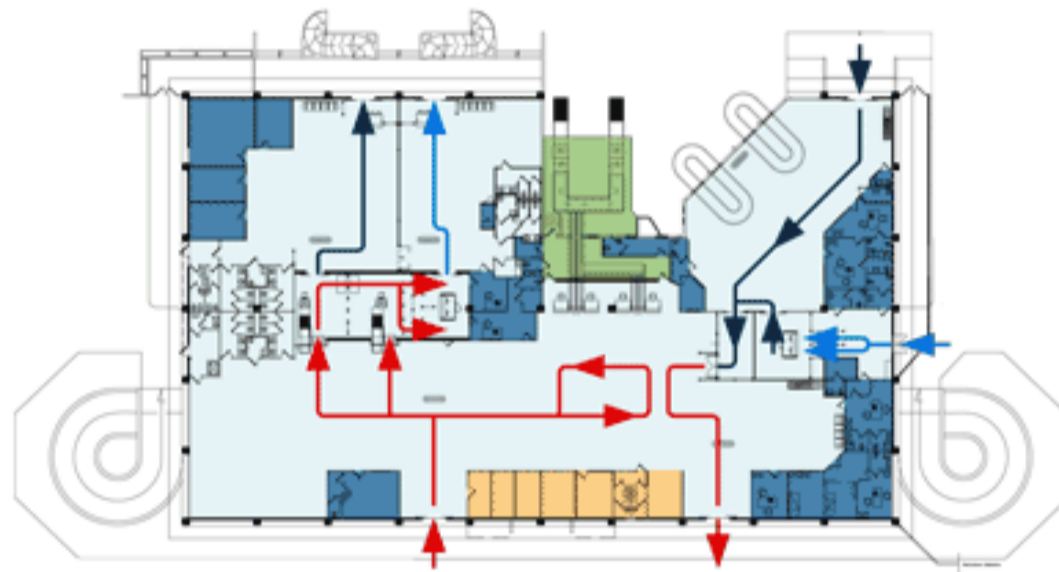
Lo scalo dispone di due piazzali di sosta: L'Apron Est (Apron principale) ha una superficie di 45500mq realizzato in pavimentazione flessibile, la disposizione degli stand permette di ospitare fino a due aeromobili di classe C con movimentazione in self. Le restanti piazzole sono disegnate per aeromobili di classe A e B con movimentazione in self o push a seconda che l'utilizzazione avvenga in sovrapposizione o meno.

## Vie di rullaggio

L'Apron Est è collegato alla pista mediante la taxiway D che può essere utilizzata da aeromobili con larghezza massima del carrello di 18m; l'Apron Ovest è connesso alla pista mediante la due taxiway A e B posizionate ai lati del piazzale. La taxiway C è riservata agli aeromobili dell'AeroClub.

# S.2.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI






Sistemi funzionali, Pianta primo terra



### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

|   |    |      |
|---|----|------|
| Area passeggeri                                 | mq | 1520 |
| Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie | mq | 70   |
| Bhs, trattamento bagagli                        | mq | 95   |
| Uffici società di gestione, aree non operative  | mq | 310  |
| Spazi tecnici ,impianti                         | mq | 0    |

### LEGENDA

-  Flussi airside - Schengen
-  Flussi airside - Extra Schengen
-  Flussi landside



## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



*Sottosistemi, Pianta primo terra*

### SUPERFICI TOTALI

|               |           |             |
|---------------|-----------|-------------|
| Piano terra   | mq        | 1990        |
| <b>Totale</b> | <b>mq</b> | <b>1990</b> |

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

|                          |    |     |
|--------------------------|----|-----|
| Hall partenze            | mq | 345 |
| Area Check-in            | mq | 175 |
| Area Varchi di Sicurezza | mq | 135 |
| Sale imbarco             | mq | 420 |
| Hall arrivi              | mq | 225 |
| Sale riconsegna bagagli  | mq | 215 |

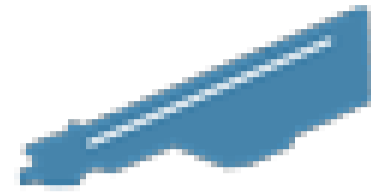
## S.3 Aeroporto internazionale "Karol Wojtyła" di Bari-Palese





# Karol Wojtyła

## Bari - Palese



### SEDIME (ha)

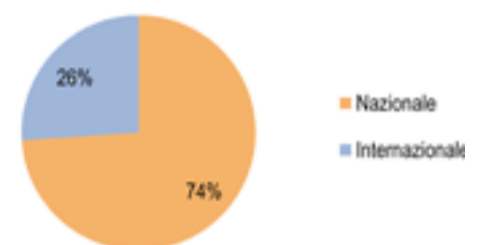
area civile  
233

area militare  
121

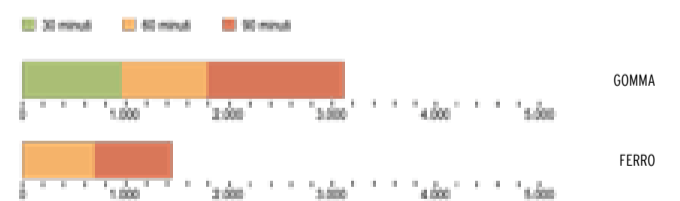
PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
2.470.000

### RIPARTIZIONE PAX 2008



### BACINO DI UTENZA per fasce isocrone di accessibilità (migliaia di residenti)

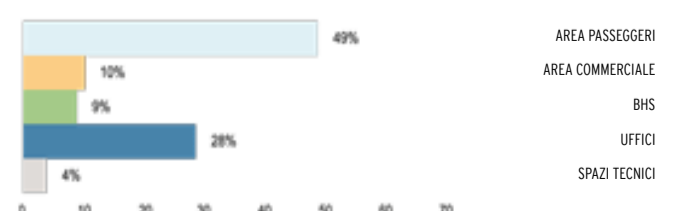


### TERMINAL

superficie (mq)  
30.800

dotazione per passeggero (mq)  
35,6

### incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

Lo scalo, che si colloca in una delle regioni del sud più vivaci dal punto di vista economico, da sempre ponte verso i paesi di levante, con i 2.469.952 di passeggeri annui registrati nel 2008, rappresenta l'aeroporto di punta del sistema aeroportuale pugliese costituito da altri tre scali, che complessivamente movimentano circa 3, 5 milioni di passeggeri annui.

Il ruolo dell'aeroporto si è consolidato negli anni, anche grazie al lavoro di un'unica Società di gestione per tutti gli scali pugliesi, come principale porta per i voli di linea nazionali, soprattutto verso Roma e Milano, che rappresentano il 74% del traffico totale. Di rilievo anche il traffico internazionale, soprattutto verso Londra (16%).

Rafforza il ruolo dello scalo la vicinanza al porto di Bari, uno dei principali porti dell'Adriatico considerato porta dell'Europa verso la penisola balcanica ed il Medio Oriente ed importante polo crocieristico.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto è localizzato a nord della città di Bari, al confine fra le circoscrizioni di Palese-Macchie e San Paolo.

Nato come struttura adibita al solo traffico militare, viene aperto ai voli dell'aviazione civile nel 1960.

Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 233 Ha ed è collocato in un'area tra la SS16 Adriatica e la linea ferroviaria Bari-Bologna a nord-est, e l'autostrada A14 ad ovest.

L'area prossima all'aeroporto, soprattutto nella parte nord-ovest e sud-ovest è costituita da un'area prevalentemente agricola, abbastanza libera da edificazioni, a parte la zona più vicino alla costa in cui il territorio agricolo appare più urbanizzato.

La zona ad est invece è occupata da una vasta area militare, attualmente inutilizzata, di 121 Ha. A partire dal 1998 la pista è divenuta un provvisorio campo di accoglienza per i profughi extra-comunitari con la posa di numerose strutture prefabbricate e container.

Lo scalo dista 8km dal centro di Bari e dal relativo dal Porto, 135 da Foggia, 110 da Brindisi, 105 da Taranto, 135 da Potenza, 255 da Napoli, 211 da Campobasso.

## LIMITI E VINCOLI

I limiti principali per lo scalo di Bari sono derivanti dalla presenza del centro abitato di Bitonto, sulla direttrice di decollo ed atterraggio, con conseguenti problemi di inquinamento acustico.

Dal punto di vista fisico invece non emergono particolari limitazioni a futuri sviluppi, in considerazione di vaste porzioni di aree agricole in edificate, soprattutto a sud del sedime.

L'area militare in disuso e le sue infrastrutture dimesse rappresentano una interessante potenzialità per lo sviluppo dell'aeroporto.

## ACCESSIBILITÀ E SOSTA

L'aeroporto non gode di un collegamento diretto con l'autostrada; infatti è attualmente accessibile da nord-est attraverso la S.S. 16 Adriatica, su cui si immette anche la tangenziale di Bari, e da sud-ovest dalla S.P. n. 156 Aeroporto-Bitonto. Dall'autostrada A14 si raggiunge l'aeroporto utilizzando il casello Bari-nord, che dista circa 6 km e poi la viabilità locale.

Ad oggi manca del tutto una accessibilità ferroviaria; sono però iniziati i lavori per la realizzazione di una linea metropolitana di trasporto di 11 km che collegherà l'aerostazione alla stazione ferroviaria di Bari Centrale e che andrà a comporre, insieme ad altre due linee, la metropolitana leggera di Bari. Il nuovo collegamento entrerà in funzione nel 2010.

L'aeroporto è raggiungibile in 15 minuti in auto e in 30 minuti con il servizio di bus navetta, con frequenza ogni mezz'ora

La viabilità interna all'aeroporto è costituita da un'asse

viario a 4 corsie e da un sistema ad anello che consente l'accesso al terminal e ai parcheggi maniera fluida. In totale sono disponibili circa 1810 posti auto, di cui 750 in struttura ed il resto a raso.

## STATO ATTUALE AEROPORTO

L'aeroporto è stato oggetto di un radicale processo di potenziamento e adeguamento negli ultimi 5-6 anni, che hanno portato nel 2005 alla realizzazione della nuova aerostazione e all'ammodernamento delle infrastrutture di volo (piazze sosta aeromobili, pista e via di rullaggio), poi all'allungamento della pista, concluso nel 2008 e al primo ampliamento del terminal passeggeri.

## TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri si sviluppa su un'area di circa 30.800 mq, dimensionato per 3,6 milioni di passeggeri annui. Il terminal è distribuito su 4 livelli fuori terra ed un livello interrato, con flussi in arrivo ed in partenza separati e collocati su piani differenti.

A piano terra, con un area di 9400 mq, il terminal accoglie gli spazi di arrivo dei passeggeri e riconsegna bagagli.

Al livello mezzanino, di 3100 mq, sono ubicate le aree per i passeggeri in transito, mentre al primo piano di 9750 mq, trovano spazio le aree partenza. Al secondo piano, di 5100 mq, sono ubicati gli uffici ed una sala espositiva. Il piano interrato invece è destinato ai locali tecnici.

Quattro delle diciotto piazzole di sosta aeromobili sono servite da finger per l'imbarco/sbarco diretto dei passeggeri, con passerelle telescopiche.

Il terminal nel complesso presenta buone caratteristiche architettoniche e funzionali, e può costituire il nucleo ottimale per futuri ampliamenti, con servizi centralizzati.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 48,8% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 10,2%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 35,6 mq/pax, al di sopra della media nazionale.

## TERMINAL MERCI

L'aeroporto di Bari non ha attualmente un terminal merci dedicato.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo ha una lunghezza di 2440 metri orientata secondo la direttrice Est-Ovest con aerostazione e piazzale di sosta aeromobili ubicati a Sud in posizione centrale. Sul piazzale di sosta aeromobili sono disponibili 18 aree di parcheggio e quattro di queste possono essere servite da loading bridge.

Nel corso degli ultimi anni, oltre alla nuova aerostazione, sono state rivalutate e potenziate tutte le infrastrutture di volo già presenti: piazzali aeromobili, pista e via di rullaggio.

La condizione orografica nell'intorno del sedime non intacca le superfici di protezione ostacoli e gli unici ostacoli di rilievo si trovano a Sud della pista e sono costituiti da una serie di tralicci situati oltre l'Autostrada Adriatica.

## CRITICITÀ

Le maggiori criticità dell'aeroporto di Bari sono ascrivibili al sistema dell'accessibilità; infatti gli accessi allo scalo risultano alquanto insufficienti in relazione agli sviluppi di traffico attesi e più in generale al ruolo dello scalo nel sistema regionale, e le diverse modalità di trasporto esistenti presentano uno scarso grado di integrazione.

In tale quadro il previsto riassetto ferroviario di Bari e la realizzazione del collegamento con la stazione

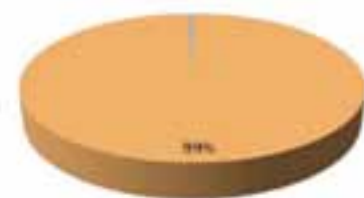
ferroviaria assumono una rilevanza strategica per lo scalo al fine del potenziamento del suo bacino di traffico e miglioramento del servizio offerto. Recentemente sono state rivalutate e potenziate tutte le infrastrutture airside che, nell'ipotesi di futuri sviluppi, non sono soggette a particolari limitazioni.

## GESTIONE AEROPORTUALE

La Società Aeroporti di Puglia SpA, in regime di concessione totale quarantennale, con Convenzione n. 40 del 25/01/2002, entrata in vigore dal 12/02/2003, gestisce il sistema aeroportuale pugliese costituito dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto.

La società è così costituita:

- Regione Puglia
- Camera di Commercio (TA - BA - LE - BR)
- Amministrazione Provinciale di Foggia
- Amministrazione Provinciale di Brindisi
- Amministrazione Provinciale di Bari
- Comune di Bari
- Comune di Brindisi



## S.3.2.1 Inquadramento territoriale



### LEGENDA

- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Altre infrastrutture aeroportuali
- Infrastruttura portuale
- Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
- Autostrada per mobilità nazionale
- Casello autostradale
- Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce
- Strada principale
- Linea - stazione ferroviaria
- Corso d'acqua



### Inquadramento territoriale

L'aeroporto è localizzato a nord della città di Bari, al confine fra le circoscrizioni di Palese-Macchie e San Paolo.

Il sedime aeroportuale è collocato in un'area tra la SS16 Adriatica e la linea ferroviaria Bari-Bologna a nord-est, e l'autostrada A14 ad ovest.

L'area prossima all'aeroporto, soprattutto nella parte nord-ovest e sud-ovest è costituita da un'area prevalentemente agricola, abbastanza libera da edificazioni, a parte la zona più vicino alla costa in cui il territorio agricolo appare più urbanizzato.

La zona ad est invece è occupata da una vasta area militare, attualmente inutilizzata.

Lo scalo dista 8km dal centro di Bari e dal relativo dal Porto.



**LEGENDA**

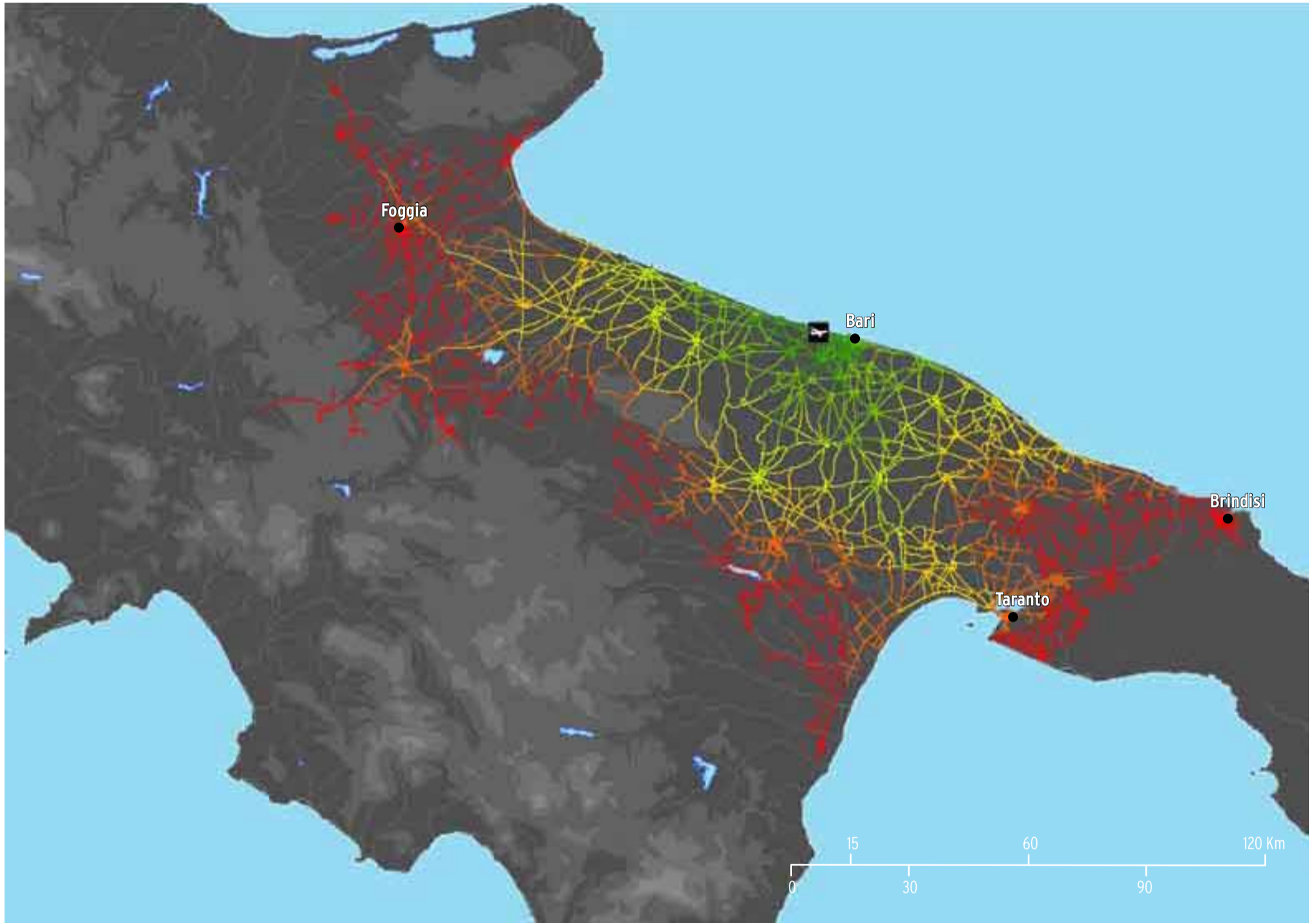
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile espansione aeroportuale

**Limiti e vincoli**

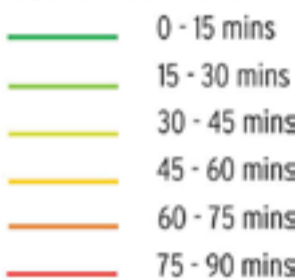
I limiti principali per lo scalo di Bari sono derivanti dalla presenza del centro abitato di Bitonto, sulla direttrice di decollo ed atterraggio, con conseguenti problemi di inquinamento acustico. Dal punto di vista fisico invece non emergono particolari limitazioni a futuri sviluppi, in considerazione di vaste porzioni di aree agricole in edificate, soprattutto a sud del sedime. L'area militare in disuso e le sue infrastrutture dimesse rappresentano una interessante potenzialità per lo sviluppo dell'aeroporto.

## S.3.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



#### Modalità gomma

L'infrastruttura principale a servizio dell'aeroporto di Bari è l'Autostrada A14 (Autostrada Adriatica Bologna-Taranto), in grado di determinare un allungamento in direzione nord-sud delle isocrone, consentendo il collegamento con Foggia e Brindisi in tempi prossimi ai 90'.

Entro la soglia dei 90', l'aeroporto di Bari è in grado di servire un totale di circa 3.150.000 abitanti (dati popolazione ISTAT 2008), suddivisi nelle tre macro-fasce (0-30', 30'-60', 60'-90') nel seguente modo:

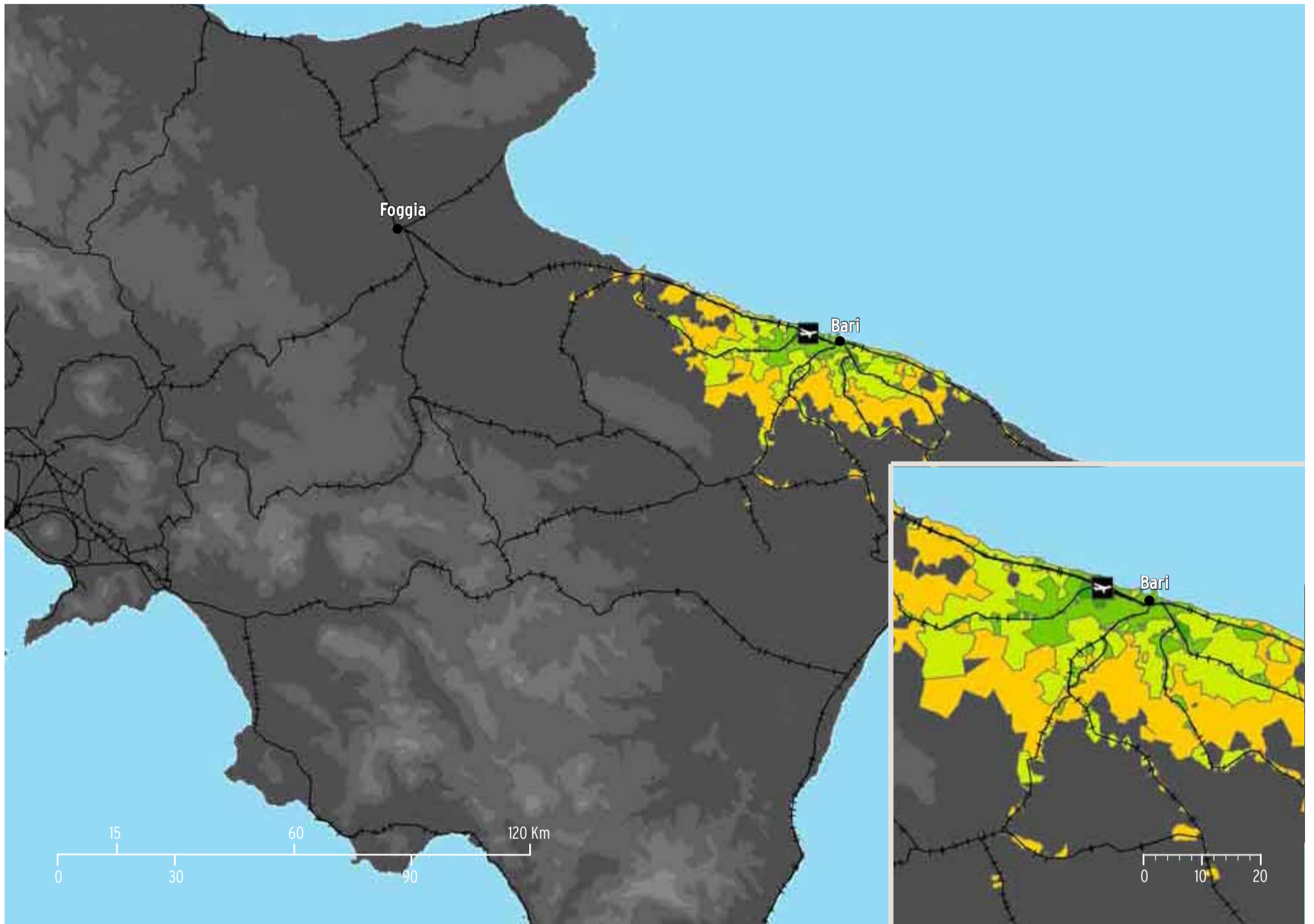
- c.a. 940.000 (pari al 30%), nella prima macro-fascia;
- c.a. 860.000 (pari al 28%), nella seconda macro-fascia;
- c.a. 1.330.000 (pari al 42%), nella terza macro-fascia.

Anche gli addetti sono ugualmente distribuiti nelle 3 macro-fasce individuate. Se ne contano infatti circa 260.000 (pari al 34%) nella prima macro-fascia, circa 190.000 (pari al 24%) nella seconda e circa 330.000 (pari al 42%) nella terza (dato ISTAT 2001).

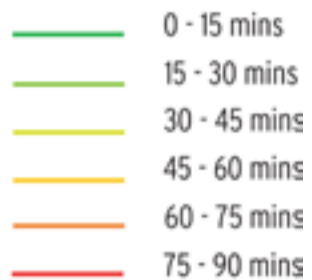
I comuni situati ad una distanza percorribile in meno di 30' dall'aeroporto ricoprono una superficie totale di circa 1.700 kmq (pari all'11%), mentre quelli ricadenti nella seconda e nella terza macro-fascia si estendono, rispettivamente, per circa 4.500 kmq (pari al 29%) e circa 9.100 kmq (pari al 60%).



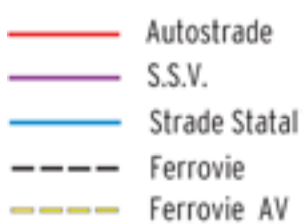
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



NB: Le stazioni ferroviarie individuate sono quelle raggiungibili dall'aeroporto in un tempo compreso tra 0 e 30 minuti, mentre l'accessibilità aeroportuale di tipo intermodale (ferro-gomma) viene misurata entro i 90 minuti complessivi.



### Modalità ferro

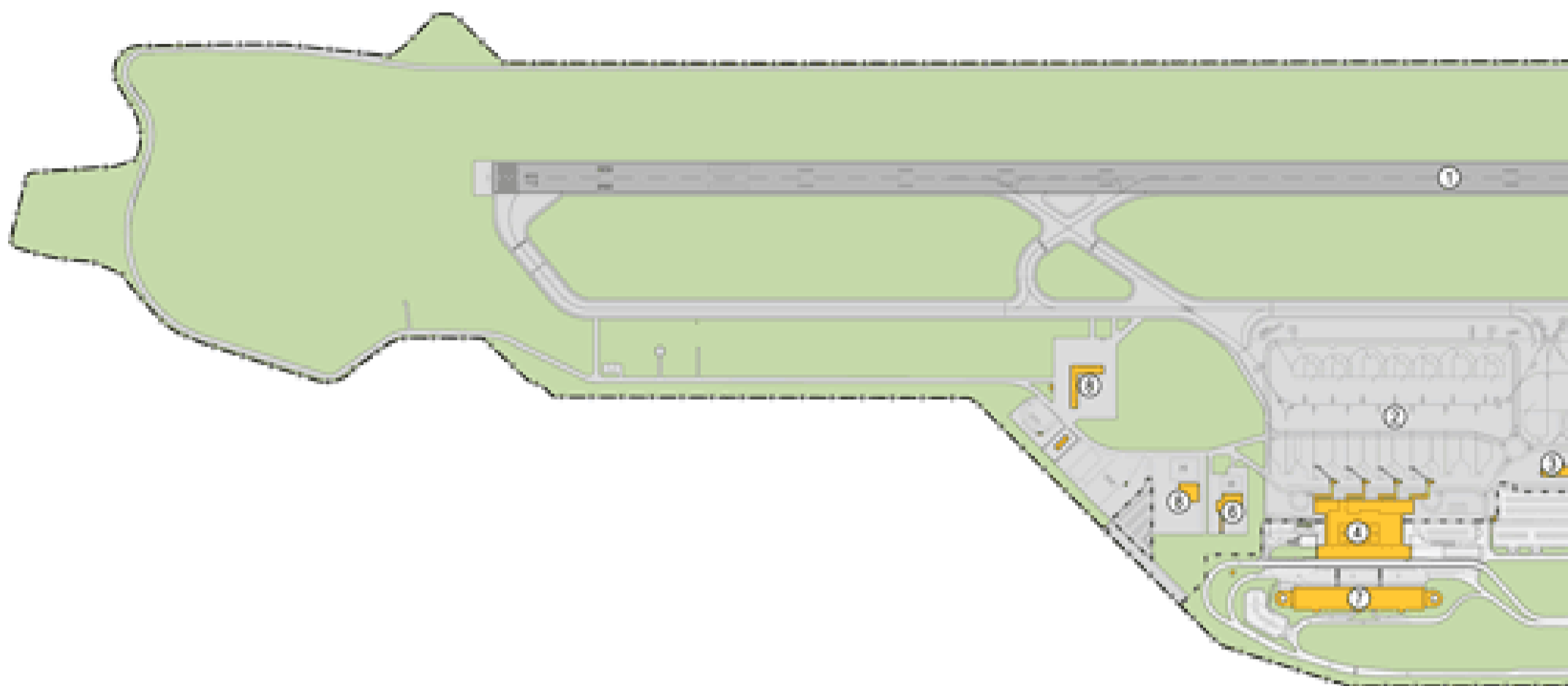
L'aeroporto di Bari, posto nel quadrante nord-ovest rispetto all'area metropolitana, vede la maglia ferroviaria circondare su ben tre lati il sedime aeroportuale per poi espandersi lungo il litorale, allungando così l'accessibilità in direzione di Barletta e Monopoli. Tale rete garantisce una discreta accessibilità anche ad una fascia di larghezza di circa venti chilometri, contenente le cittadine di Bitonto, Terlizzi, Andria, Trani Bisceglie e Modugno. E' interessante notare come la città e la quasi totalità del territorio comunale sia comunque raggiungibile entro i 45 minuti. Rispetto al totale dei residenti che hanno la possibilità di raggiungere la stazione ferroviaria di riferimento in meno di 60', il 47% (pari a circa 700.000 unità) è compreso nella macro-fascia 0-30' ed il 53% (pari a circa 760.000 abitanti) fa parte della macro-fascia 30'-60' (dati popolazione ISTAT 2008).

Nella prima macro-fascia si contano inoltre circa 200.000 addetti (pari al 53%) e nella seconda circa 180.000 (pari al 47%) (dato ISTAT 2001).

Le superfici territoriali relative ai comuni localizzati entro le 2 macro-fasce sono:

- c.a. 800 kmq (pari al 22%) nella prima (0-30');
- c.a. 3.000 kmq (pari al 78%) nella seconda (30'-60').

## S.3.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO INTERNAZIONALE "KAROL WOJTYLA" DI BARI - PALESE (LIBD)

---

**AREA PIAZZALE (mq)**  
104.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
30.000

**GATES**  
9

**STAND TOTALI**  
18

**LOADING BRIDGE**  
4

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
--

**PARCHEGGI**  
1.810

**PISTA 1**

**STRUMENTAZIONE RWY 25**  
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

**LUNGHEZZA 07 (m)**  
3.000

**LUNGHEZZA 25 (m)**  
2.820

**LARGHEZZA (m)**  
45



*Stato attuale dell'aeroporto*

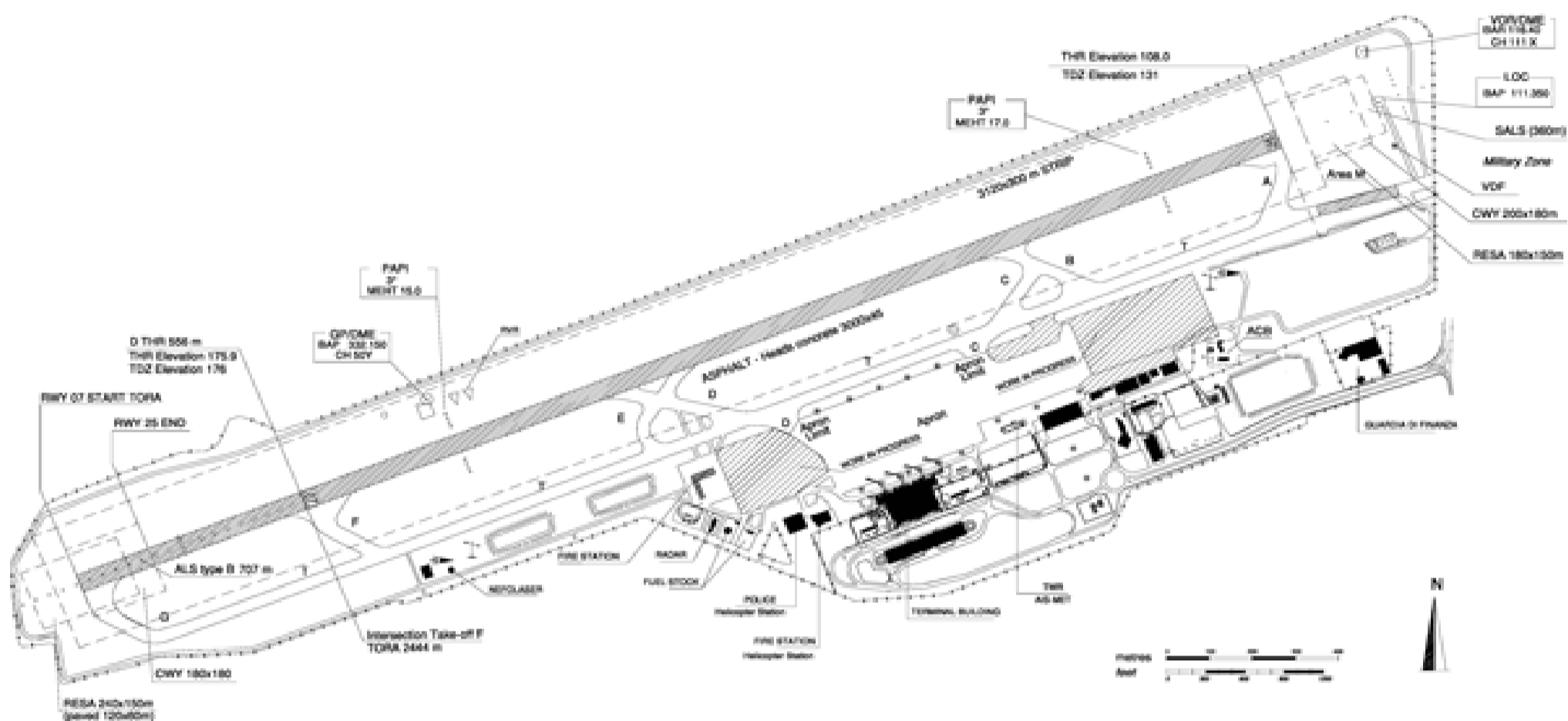
| PISTA  | TORA | TODA | ASDA | LDA  |
|--------|------|------|------|------|
|        | m    | m    | m    | m    |
| RWY 07 | 3000 | 3200 | 3000 | 2444 |
| RWY 25 | 2820 | 3000 | 2820 | 2820 |

Tab.S.3.4.1 Caratteristiche delle piste

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ TWR
- ④ Terminal passeggeri
- ⑤ Vecchia aerostazione
- ⑥ VVF
- ⑦ Parcheggio multipiano
- ⑧ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑨ Area militare

## S.3.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

| 1.4.1   | PISTE   | THR | Coord. THR                      | QFU  | TORA | TODA | ASDA | LDA  | SWY | CWY       | RESA    | STRIP      | Largh. | THR Elev. | Pav.                       |
|---------|---------|-----|---------------------------------|------|------|------|------|------|-----|-----------|---------|------------|--------|-----------|----------------------------|
|         |         |     | WGS84-DMS                       |      | m    | m    | m    | m    |     |           |         |            |        | m         |                            |
| 1.4.1.1 | Pista 1 | 07  | 41°08'04.68"N<br>016°44'48.74"E | 067° | 2440 | 2640 | 2440 | 2440 | -   | 200 x 150 | 90 x 90 | 2560 x 300 | 45     | 53.83     | PCN 120<br>F/A/W/T<br>ASPH |
|         |         | 25  | 41°08'32.40"N<br>016°46'26.70"E | 247° | 2440 | 2500 | 2440 | 2440 | -   | 60 x 150  | 91 x 90 | 2561 x 300 | 45     | 33        |                            |

Tab.S.3.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

| 1.4.2   | CLASSE APT       |    |
|---------|------------------|----|
| 1.4.2.1 | Classe ICAO      | 4E |
| 1.4.2.2 | Antincendio ICAO | 8  |

| 1.4.3   | APRON   | Superficie     | Resistenza                                     | Stand             |     |            |                           |
|---------|---------|----------------|--|-------------------|-----|------------|---------------------------|
|         |         | m <sup>2</sup> |  | n.                | man | classe/AM  | lim.                      |
| 1.4.3.1 | Apron 1 | 66200<br>37500 | PCN 73R/B/W/T<br>conc<br>PCN 64F/A/W/T<br>asph | 1 2 3 4           | SM  | max WS 36m | 4 in/out solo<br>su TWY C |
|         |         |                |  | 5 6 8 9 11        | PB  | max WS 36m |                           |
|         |         |                |  | 7 10              | PB  | max WS 45m |                           |
|         |         |                |  | 12 13 15 16<br>18 | SM  | max WS 28m |                           |
|         |         |                |  | 17 14             | SM  | max WS 30m |                           |
|         |         |                |  | 10A               | PB  | max WS 61m | 4 in/out solo<br>su TWY D |
|         |         |                |  | 20                | SM  | max WS 65m | 4 in/out solo<br>su TWY C |
|         |         |                |  | 5A                | SM  | max WS 42m |                           |

| 1.4.4   | TAXIWAY | Larghezza | Resistenza          | Lim. |
|---------|---------|-----------|---------------------|------|
|         |         | m         |                     |      |
| 1.4.4.1 | T       | 23        | PCN 64/F/A/W/T asph | -    |
| 1.4.4.2 | A       | 23        | PCN 64/F/A/W/T asph | -    |
| 1.4.4.3 | B       | 23        | PCN 64/F/A/W/T asph | -    |
| 1.4.4.4 | C       | 23        | PCN 64/F/A/W/T asph | -    |
| 1.4.4.5 | D       | 23        | PCN 64/F/A/W/T asph | -    |
| 1.4.4.6 | E       | 23        | PCN 64/F/A/W/T asph | -    |
| 1.4.4.7 | F       | 23        | PCN 64/F/A/W/T asph | -    |
| 1.4.4.8 | G       | 23        | PCN 64/F/A/W/T asph | -    |

| 1.4.5    | RADIOASSITENZE       | ID               |
|----------|----------------------|------------------|
| 1.4.5.1  | VDF                  | Bari Gonio Homer |
| 1.4.5.2  | NDB                  | AME              |
| 1.4.5.3  | ILS RWY 07 LOC CAT I | BAP              |
| 1.4.5.4  | DME                  | BAP              |
| 1.4.5.5  | GP                   | -                |
| 1.4.5.6  | OM                   | -                |
| 1.4.5.7  | VOR/DME              | BAR              |
| 1.4.5.8  | L                    | BPL              |
| 1.4.5.9  | VORTAC               | BRD              |
| 1.4.5.10 | NDB                  | BRD              |
| 1.4.5.11 | NDB                  | GIO              |
| 1.4.5.12 | VOR/DME              | VIE              |
| 1.4.5.13 | NDB                  | VIE              |

| 1.4.6   | CAPACITA'   |
|---------|---|
| 1.4.6.1 | Capacità Operativa Piazzali: 20Mov/h<br>Capacità Operativa Piste: 20Mov/h |

Tab.S.3.5.2 Dati infrastrutture airside

### Piste e aree di sicurezza

L'aeroporto di Bari nasce come struttura adibita esclusivamente al traffico militare nella periferia Nord del capoluogo, al confine fra i quartieri Palese-Macchie e San Paolo. Successivamente, intorno agli anni sessanta, lo scalo, pur mantenendo lo status di aeroporto militare, viene aperto anche al traffico civile.

L'infrastruttura principale presenta una lunghezza di 2440m, larghezza 45m, realizzata in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida. Il Terminal prospiciente l'Apron, con superficie di circa 104000mq, è ubicato a Sud della pista in posizione centrale rispetto ad essa. Parallelamente alla pista si sviluppa la taxiway T che connette il piazzale di sosta con entrambe le testate.

La testata 07 è equipaggiata per atterraggi strumentali di precisione di categoria CAT I, e sulla pista sono possibili anche atterraggi ed involi di elicotteri.

### Piazzale aeromobili

Il piazzale aeromobili ha una superficie totale di 103700mq ed è realizzato per 66200mq in pavimentazione rigida e per 37500mq in conglomerato bituminoso. Quattro piazzole, che movimentano in push, sono servite da bridges. La torre è posta in posizione ottimale e permette una visione completa di tutta l'area di manovra.

### Vie di rullaggio

Il sistema delle vie di rullaggio dell'Aeroporto di Bari si dirama tutto dalla taxiway principale T parallela alla pista di volo. L'Apron è connesso ad essa tramite le bretelle C e D. Le testate sono connesse alla main taxiway tramite le bretelle A ed F, mentre un sistema di ulteriori quattro bretelle permette l'uscita veloce per atterraggi su entrambe le testate, due per ognuna di esse.

## S.3.6 Terminal passeggeri





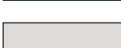



### SISTEMI FUNZIONALI

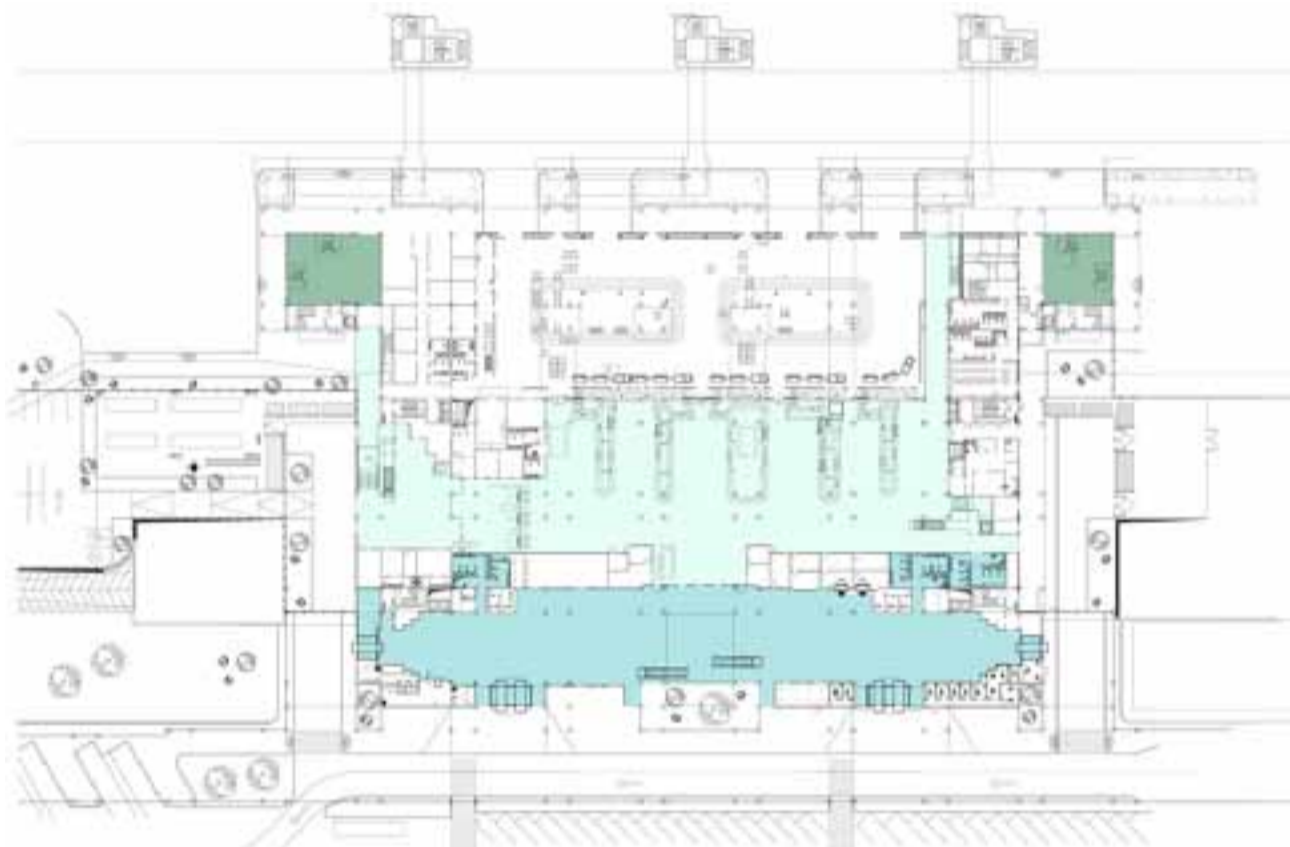


Sistemi funzionali, Pianta piano terra

0 50m

#### LEGENDA

-  Area passeggeri
-  Concessioni, aree commerciali, spazi compagnie
-  Bhs, trattamento bagagli
-  Uffici società di gestione, aree non operative
-  Spazi tecnici, impianti
-  Flussi airside - Schengen
-  Flussi airside - Extra Schengen
-  Flussi landside

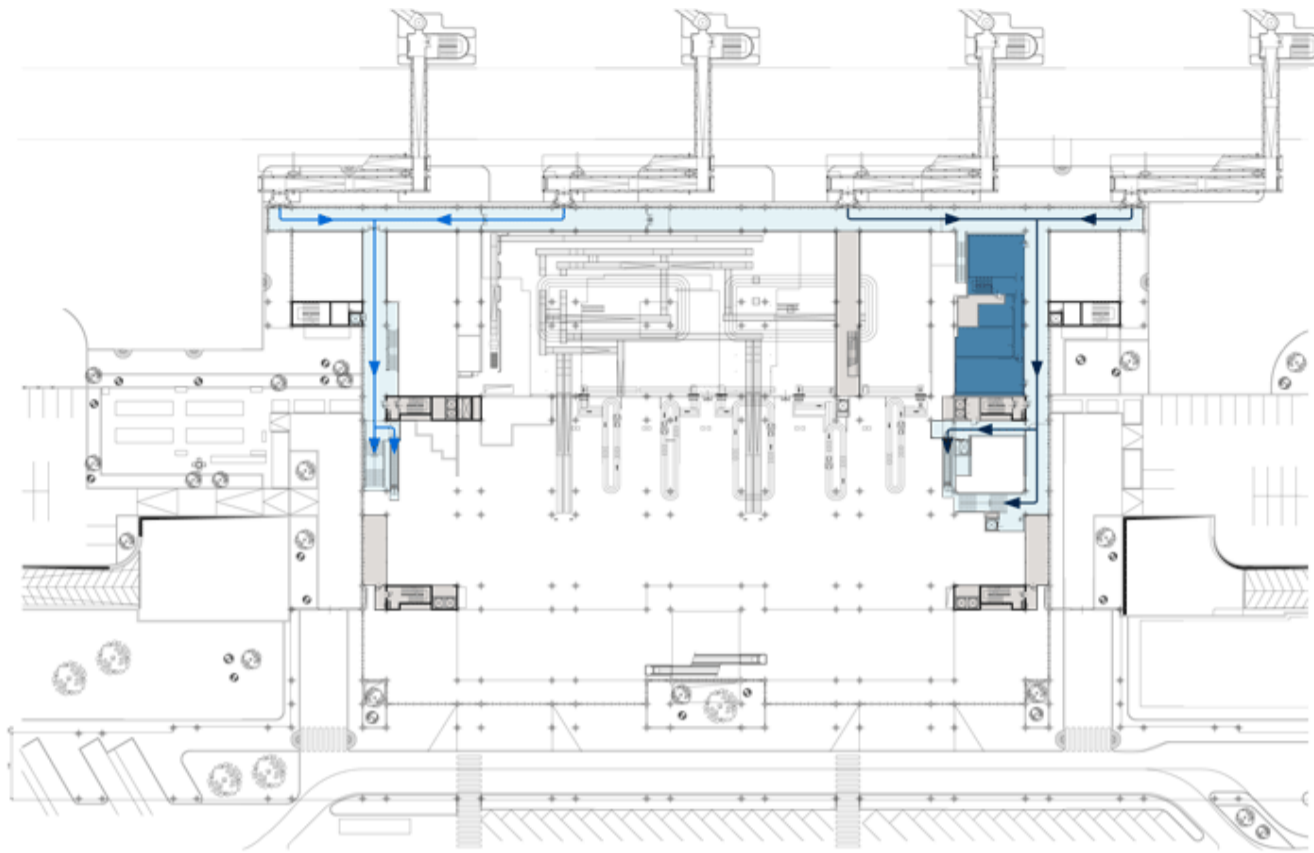


*Sottosistemi, Pianta piano terra*

**LEGENDA**

-  Hall partenze
-  Area Check-in
-  Area varchi di sicurezza
-  Sale imbarco
-  Hall arrivi
-  Sale riconsegna bagagli

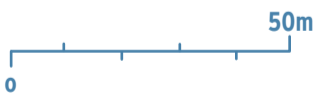
## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano mezzanino






Sistemi funzionali, Pianta piano primo



### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

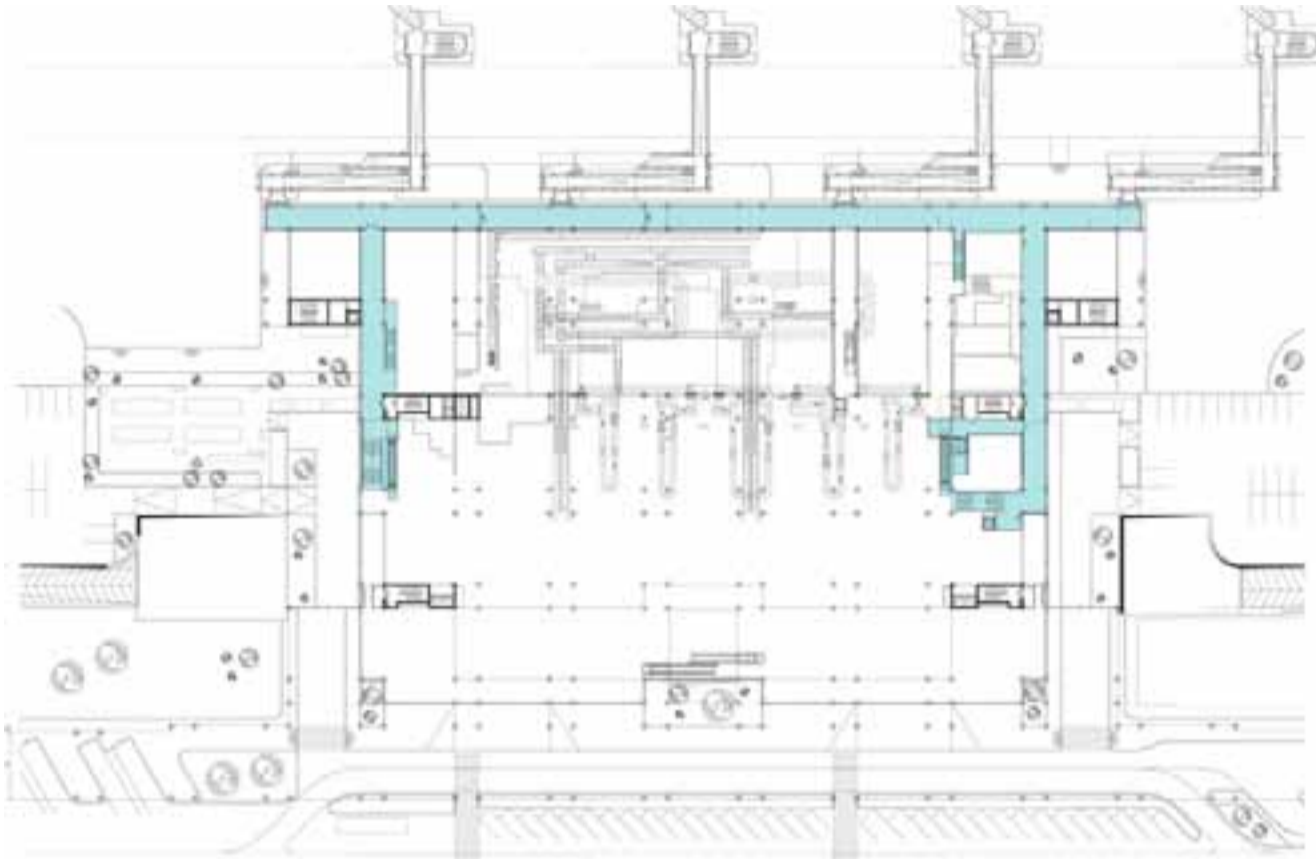
|   |    |       |
|---|----|-------|
| Area passeggeri                                 | mq | 12770 |
| Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie | mq | 2655  |
| Bhs, trattamento bagagli                        | mq | 2310  |
| Uffici società di gestione, aree non operative  | mq | 7450  |
| Spazi tecnici ,impianti                         | mq | 960   |

### LEGENDA

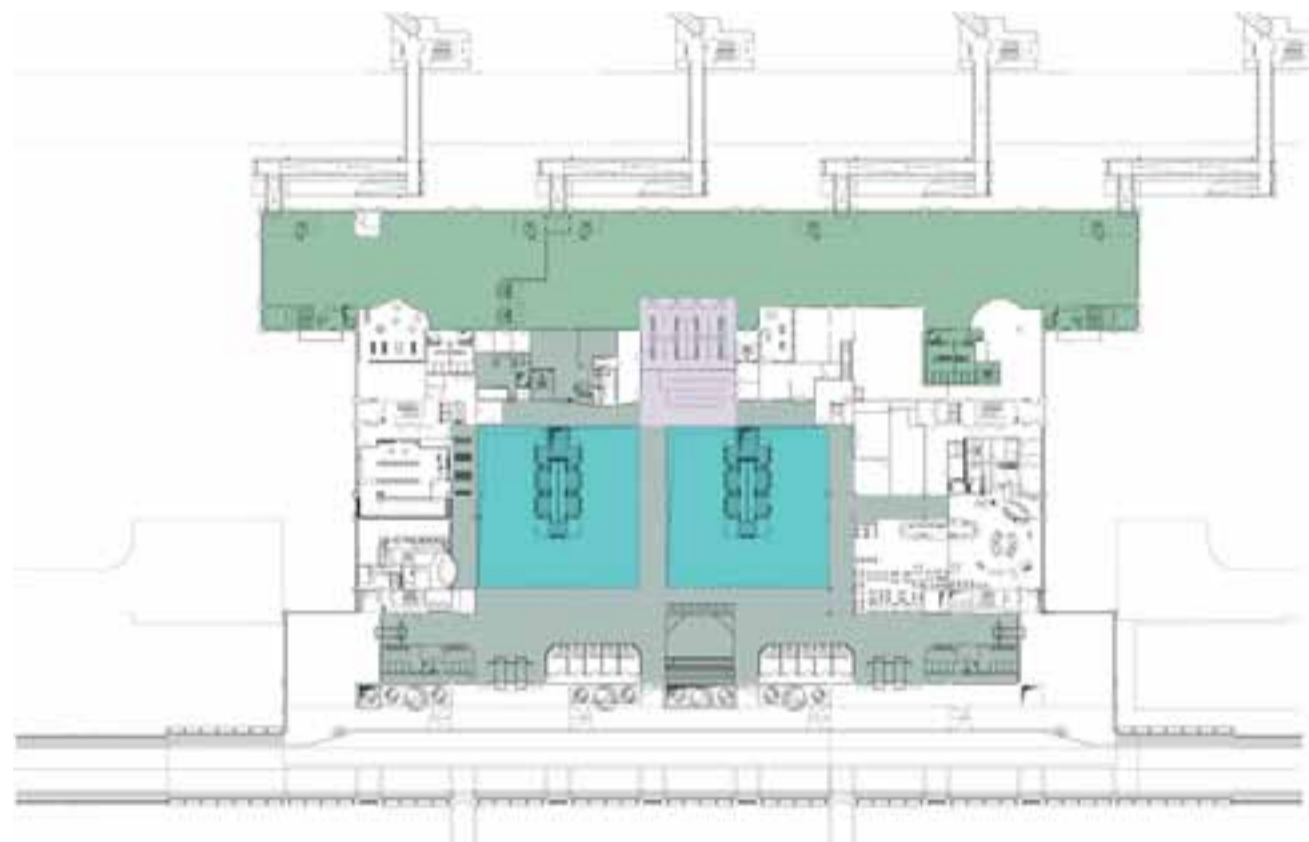
-  Flussi airside - Schengen
-  Flussi airside - Extra Schengen
-  Flussi landside



## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano mezzanino



Sottosistemi, Pianta piano primo

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

|                          |    |      |
|--------------------------|----|------|
| Hall partenze            | mq | 1965 |
| Area Check-in            | mq | 1615 |
| Area Varchi di Sicurezza | mq | 380  |
| Sale imbarco             | mq | 3065 |
| Hall arrivi              | mq | 2920 |
| Sale riconsegna bagagli  | mq | 2620 |

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

### LEGENDA

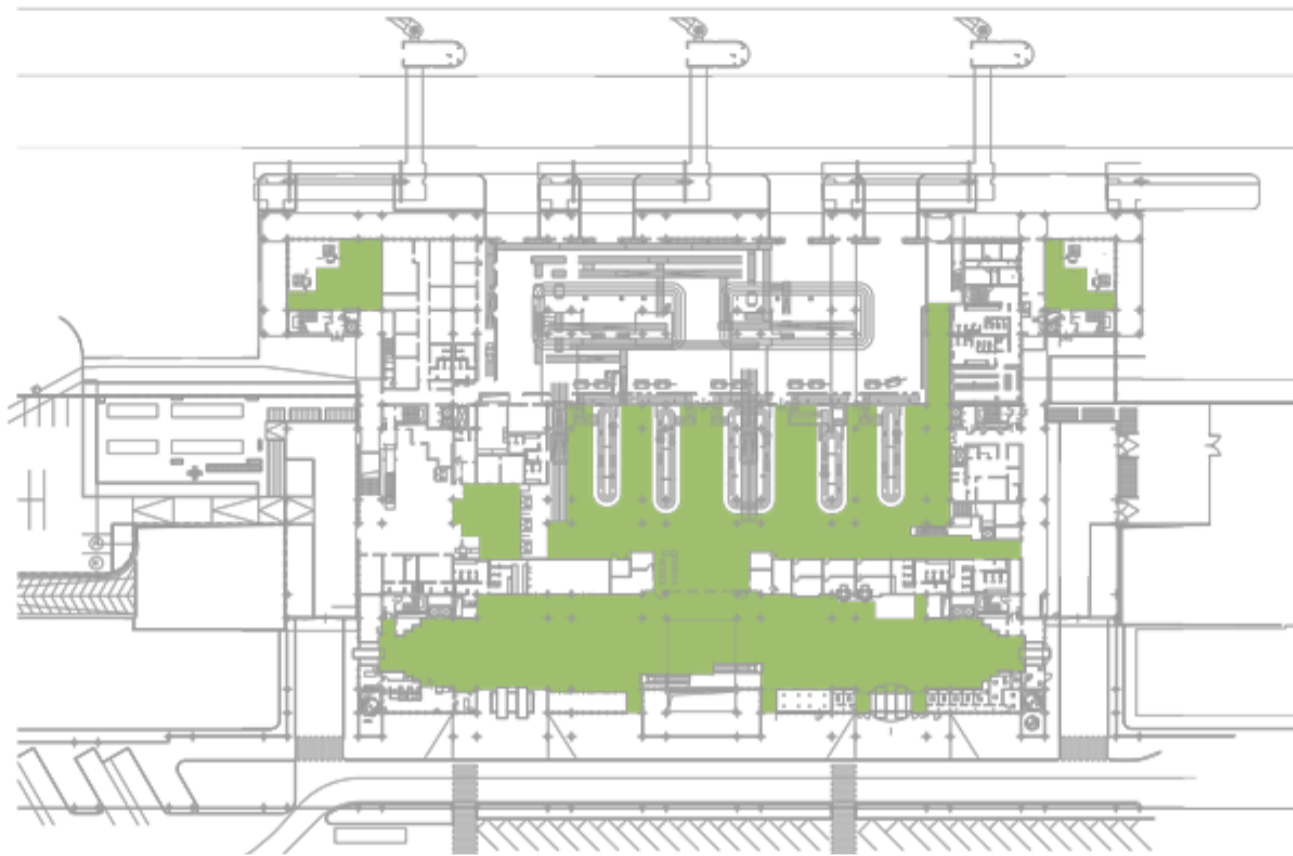
|  |
|--|
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#92d050; border:1px solid black;"></span> A |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ffff99; border:1px solid black;"></span> B |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#99e6e6; border:1px solid black;"></span> C |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ffcc00; border:1px solid black;"></span> D |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ff6666; border:1px solid black;"></span> E |

|  |                           |      |
|--|---------------------------|------|
| 1_Hall partenze                            | mq fabbisogno             | 488  |
|  | mq presenti               | 1160 |
|  | mq differenza             | 672  |
| 2_Check-in                                 | mq accodamento fabbisogno | 324  |
|  | mq presenti               | 1200 |
|  | mq differenza             | 876  |
|  | n° check-in fabbisogno    | 15   |
|  | n° check-in presenti      | 20   |
|  | n° differenza             | 5    |
| 3 Controlli di sicurezza                   | mq accodamento fabbisogno | 0    |
|  | mq presenti               | 180  |
|  | mq differenza             | 180  |
|  | n° varchi fabbisogno      | 3    |
|  | n° presenti               | 4    |
| 4 Controllio passaporti OUT                | n° differenza             | 1    |
|  | mq accodamento fabbisogno | 72   |
|  | mq presenti               | 180  |
|  | mq differenza             | 108  |
|  | n° postazioni fabbisogno  | 3    |
| 5 Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen | n° presenti               | 4    |
|  | n° differenza             | 1    |
|  | mq fabbisogno             | 782  |
|  | mq presenti               | 2400 |
|  | mq differenza             | 1618 |
| A_Sala imbarchi Schengen                   | n° gates fabbisogno       | 6    |
|  | n° presenti               | 9    |
|  | n° differenza             | 3    |
|  | mq fabbisogno             | 782  |
|  | mq presenti               | 1560 |
| B_Sala imbarchi extra Schengen             | mq differenza             | 778  |
|  | n° gates fabbisogno       | 3    |
|  | n° presenti               | 5    |
|  | n° differenza             | 2    |
|  | mq fabbisogno             | 313  |
| 6 Controllio passaporti IN                 | mq presenti               | 840  |
|  | mq differenza             | 527  |
|  | n° gates fabbisogno       | 2    |
|  | n° presenti               | 4    |
|  | n° differenza             | 2    |
| 7_Ritiro bagagli                           | mq accodamento fabbisogno | 72   |
|  | mq presenti               | 115  |
|  | mq differenza             | 43   |
|  | n° postazioni fabbisogno  | 5    |
|  | n° presenti               | 6    |
| 8_Hall arrivi                              | n° differenza             | 1    |
|  | mq fabbisogno             | 524  |
|  | mq presenti               | 1350 |
|  | mq differenza             | 826  |
|  | n° nastri fabbisogno      | 1    |
| A_Check-in A                               | n° presenti               | 5    |
|  | n° differenza             | 4    |
|  | mq fabbisogno             | 733  |
| B_Check-in B                               | mq presenti               | 1480 |
|  | mq differenza             | 747  |
|  | mq accodamento fabbisogno | 81   |
| C_Check-in C                               | mq presenti               | 300  |
|  | mq differenza             | 219  |
|  | n° check-in presenti      | 5    |

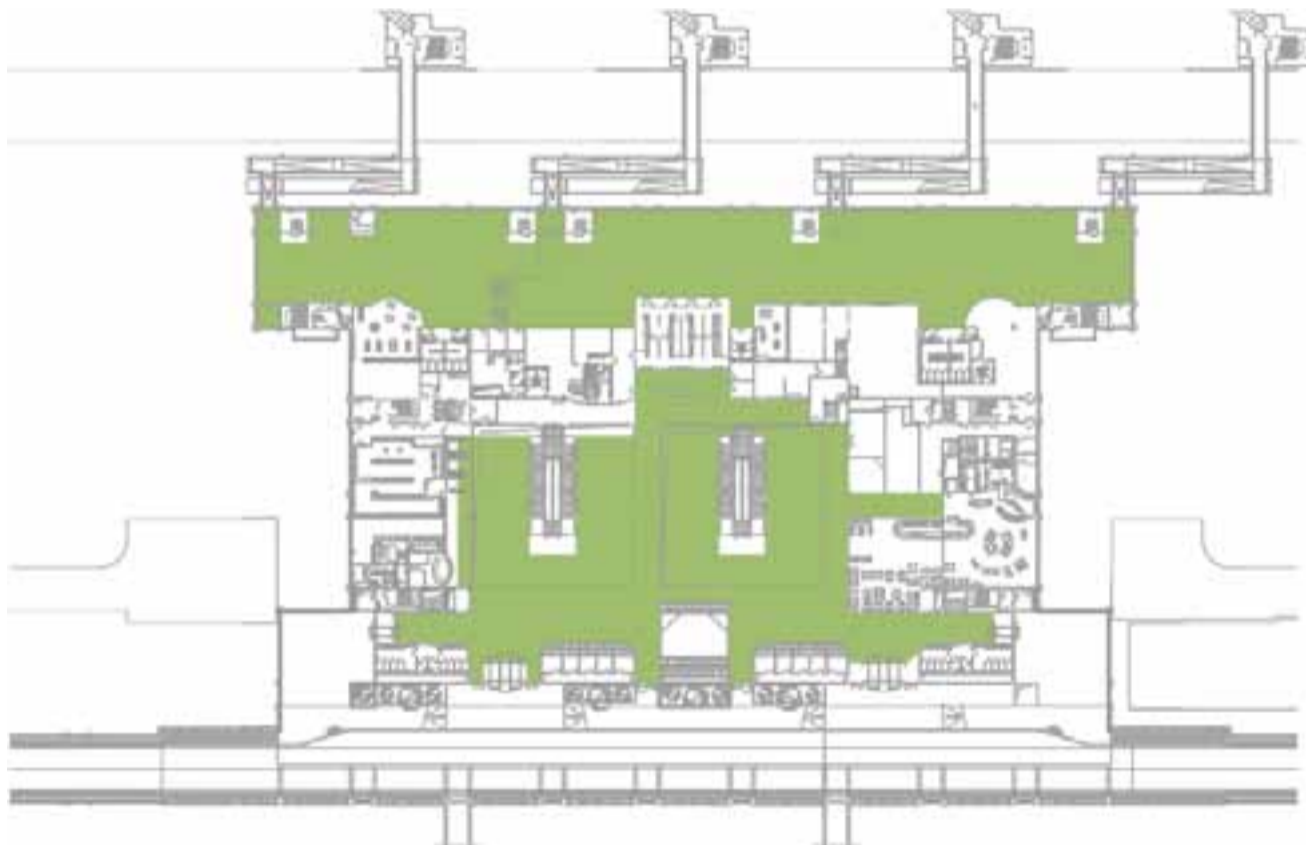
|              |                           |     |
|--------------|---------------------------|-----|
| A_Check-in A | mq accodamento fabbisogno | 81  |
|              | mq presenti               | 300 |
|              | mq differenza             | 219 |
| B_Check-in B | n° check-in presenti      | 5   |
|              | mq accodamento fabbisogno | 162 |
|              | mq presenti               | 600 |
| C_Check-in C | mq differenza             | 438 |
|              | n° check-in presenti      | 10  |
|              | mq accodamento fabbisogno | 81  |
| A_Check-in A | mq presenti               | 300 |
|              | mq differenza             | 219 |
|              | n° check-in presenti      | 5   |

### SUPERFICI TOTALI

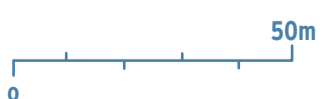
|                 |    |       |
|-----------------|----|-------|
| Piano interrato | mq | 3200  |
| Piano terra     | mq | 9400  |
| Mezzanino       | mq | 3100  |
| Piano primo     | mq | 9750  |
| Piano secondo   | mq | 5100  |
| Piano terzo     | mq | 250   |
| Totale          | mq | 30800 |



*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra*



*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo*



## S.3.7 Traffico commerciale 2000-2008

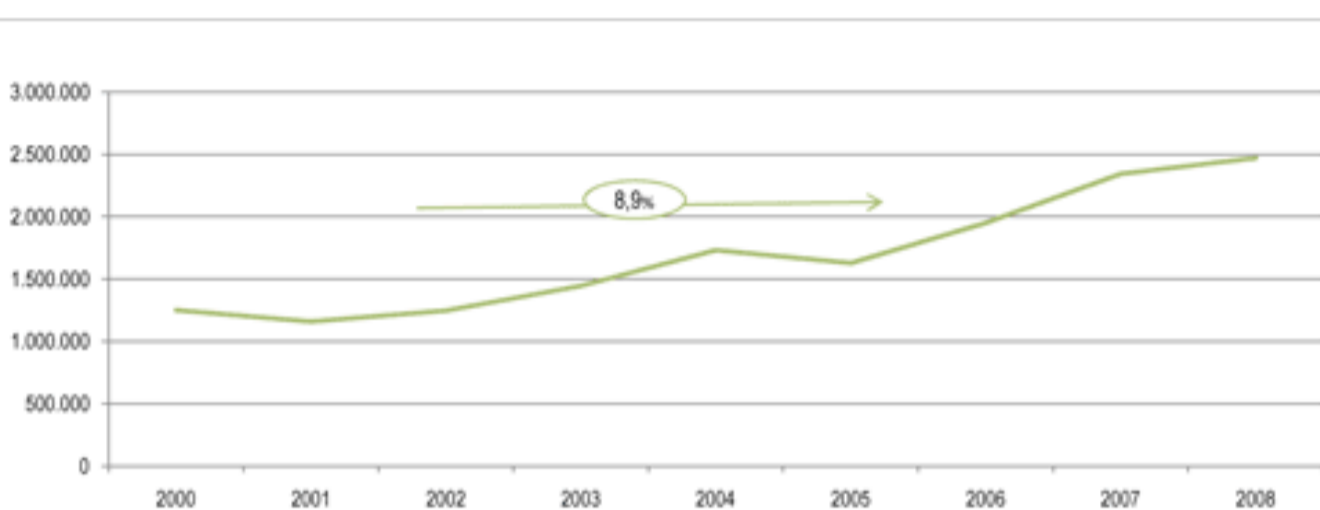
### Traffico passeggeri

Il traffico gestito dall'aeroporto di Bari è risultato sostanzialmente in crescita (Cagr +8,9%) grazie al consolidamento delle tratte nazionali ed allo sviluppo del traffico internazionale (entrambi cresciuti di circa 600.000 passeggeri nel periodo considerato). La crescita è frutto sia del potenziamento dei collegamenti nazionali che dell'avvio di collegamenti di linea con le principali destinazioni europee (Londra, Parigi, Monaco, Stoccarda, Colonia, Mosca, Francoforte); infatti, a partire dal 2004, su Bari hanno avviato la loro attività sia Ryanair che Hapag Lloyd (ora TUIfly) e ciò ha determinato la forte crescita del traffico, principalmente internazionale, in quell'anno (+104%). Nel 2005 il trend positivo ha subito una leggera flessione, dovuto in parte alla riduzione dei voli della compagnia aerea low-cost Volare. Nel 2006 il traffico ha ricominciato a crescere grazie alla nuova aerostazione (ammodernamento delle infrastrutture di volo, nuova torre di controllo ed avvio dell'allungamento della pista) ed al consolidamento del traffico low cost sullo scalo ed anche nel 2007 la crescita è risultata particolarmente rilevante grazie all'aumento delle frequenze dei collegamenti verso le principali città nazionali (Roma e Milano) e all'introduzione, da parte di MyAir, di nuovi collegamenti internazionali.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 2.823.940 con un incremento del 14,5% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

| Anno | PAX       | Δ%    |
|------|-----------|-------|
| 2000 | 1.249.594 |       |
| 2001 | 1.158.668 | -7,3% |
| 2002 | 1.248.075 | 7,7%  |
| 2003 | 1.445.251 | 15,8% |
| 2004 | 1.730.489 | 19,7% |
| 2005 | 1.627.942 | -5,9% |
| 2006 | 1.951.970 | 19,9% |
| 2007 | 2.345.252 | 20,1% |
| 2008 | 2.469.952 | 5,3%  |

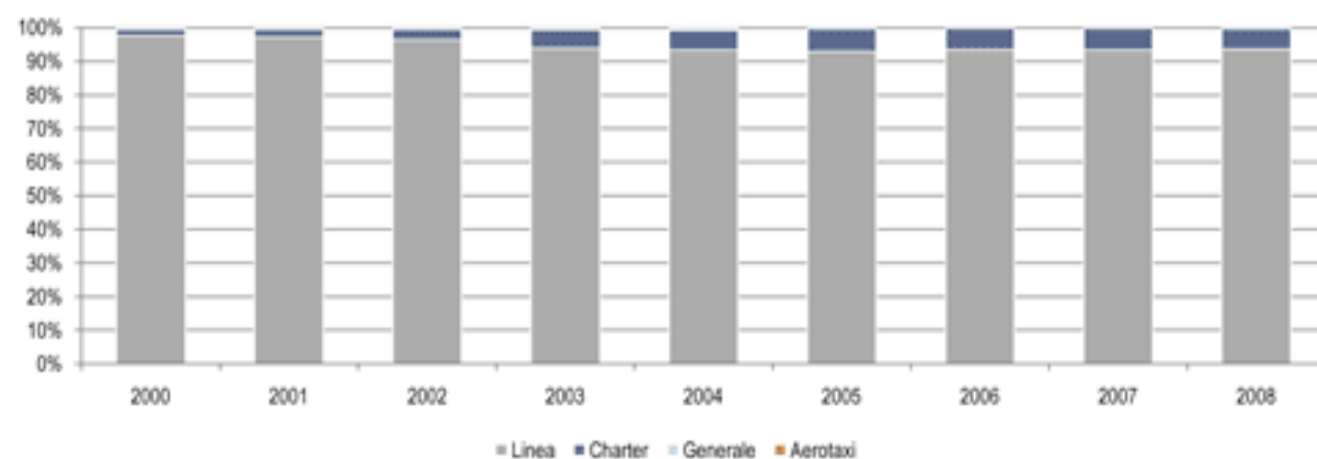
|      |      |
|------|------|
| CAGR | 8,9% |
|------|------|



Tab.S.3.7.1 Passeggeri 2000-2008

La percentuale di passeggeri trasportati con voli charter è stata sempre abbastanza importante, in aumento negli ultimi anni, raggiungendo il 6,1% nel 2008.

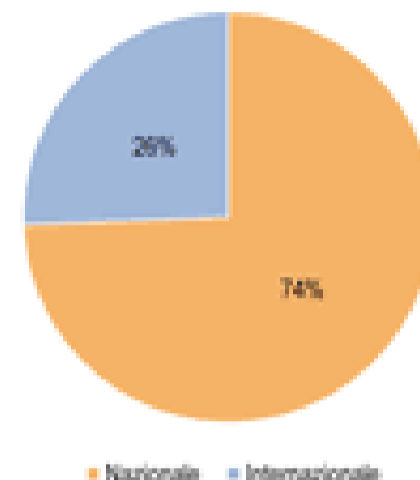
| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 97,7% | 1,9%    | 0,2%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2001 | 97,2% | 2,4%    | 0,1%     | 0,3%     | 100,0% |
| 2002 | 96,4% | 3,1%    | 0,1%     | 0,3%     | 100,0% |
| 2003 | 93,9% | 5,4%    | 0,1%     | 0,5%     | 100,0% |
| 2004 | 93,4% | 5,8%    | 0,4%     | 0,5%     | 100,0% |
| 2005 | 92,9% | 6,8%    | 0,1%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2006 | 93,5% | 6,3%    | 0,1%     | 0,1%     | 100,0% |
| 2007 | 93,4% | 6,5%    | 0,0%     | 0,1%     | 100,0% |
| 2008 | 93,6% | 6,1%    | 0,1%     | 0,2%     | 100,0% |



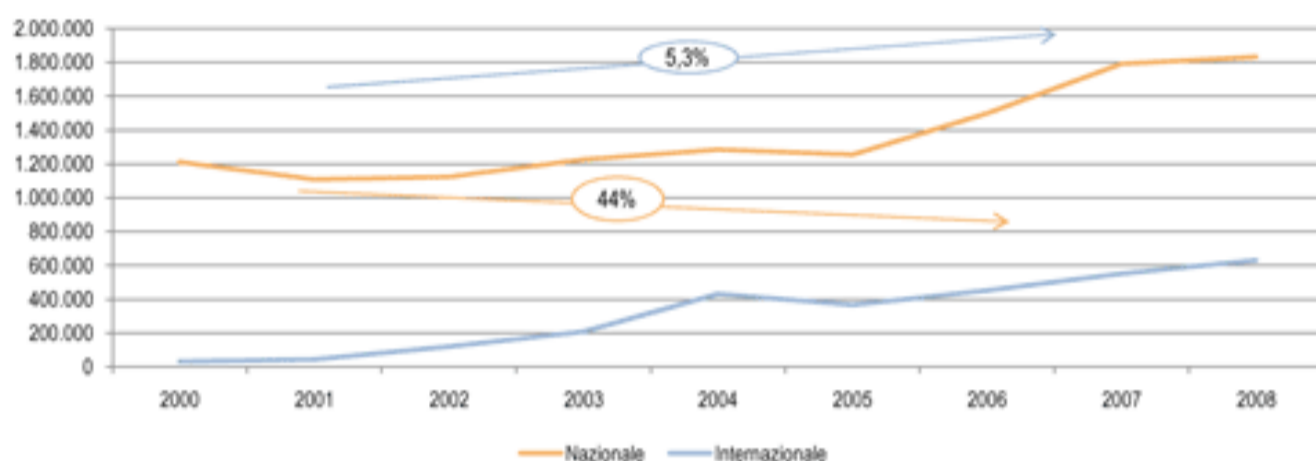
Tab.S.3.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

| Nazionale |           |       | Internazionale |         |        |
|-----------|-----------|-------|----------------|---------|--------|
| Anno      | PAX       | Δ%    | Anno           | PAX     | Δ%     |
| 2000      | 1.210.233 |       | 2000           | 34.035  |        |
| 2001      | 1.109.235 | -8,3% | 2001           | 44.244  | 30,0%  |
| 2002      | 1.121.928 | 1,1%  | 2002           | 120.167 | 171,6% |
| 2003      | 1.226.514 | 9,3%  | 2003           | 209.509 | 74,3%  |
| 2004      | 1.285.685 | 4,8%  | 2004           | 430.469 | 105,5% |
| 2005      | 1.256.104 | -2,3% | 2005           | 366.102 | -15,0% |
| 2006      | 1.497.023 | 19,2% | 2006           | 451.458 | 23,3%  |
| 2007      | 1.790.159 | 19,6% | 2007           | 552.176 | 22,3%  |
| 2008      | 1.833.398 | 2,4%  | 2008           | 630.121 | 14,1%  |
| CAGR      | 5,3%      |       | CAGR           | 44,0%   |        |

Per quel che riguarda i voli di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 74% del totale gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



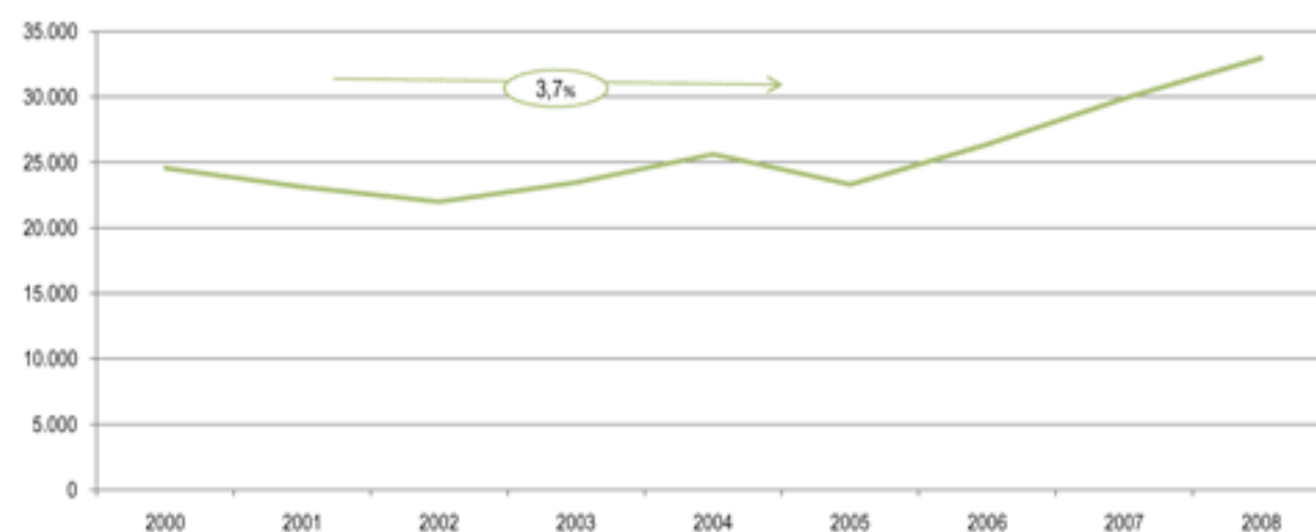
Il traffico nazionale è rimasto costante intorno a quota 1,2 milioni fino al 2005, per poi subire un importante incremento dal 2006 in poi, attestandosi a 1,8 milioni nel 2008. La crescita del traffico internazionale è stata molto importante, con un CAGR del +42,8%, raggiungendo i 630 mila passeggeri nel 2008.

Tab.S.3.7.3 Passeggeri 2000-2008

| Anno | MOV    | Δ%    |
|------|--------|-------|
| 2000 | 24.572 |       |
| 2001 | 23.125 | -5,9% |
| 2002 | 21.993 | -4,9% |
| 2003 | 23.452 | 6,6%  |
| 2004 | 25.624 | 9,3%  |
| 2005 | 23.319 | -9,0% |
| 2006 | 26.378 | 13,1% |
| 2007 | 29.880 | 13,3% |
| 2008 | 32.953 | 10,3% |
| CAGR | 3,7%   |       |

### Movimenti

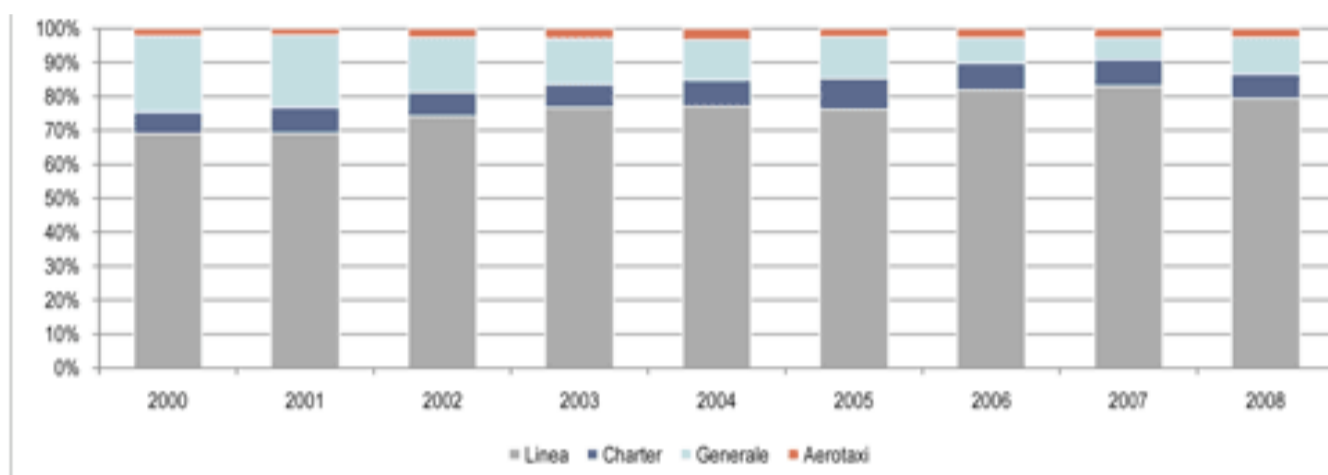
Il numero di movimenti ha raggiunto quota 33 mila nel 2008, con un CAGR del 3,7%.



Tab.S.3.7.4 Movimenti 2000-2008

Anche in termini di movimenti, il traffico charter rappresenta una percentuale che oscilla tra il 6% ed il 9%. L'aviazione generale fa registrare una percentuale di traffico che passa dal 22,5% del 2000 al 10,9% del 2008.

| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 69,1% | 6,2%    | 2,3%     | 22,5%    | 100,0% |
| 2001 | 69,1% | 7,7%    | 1,9%     | 21,3%    | 100,0% |
| 2002 | 74,1% | 7,0%    | 2,7%     | 16,2%    | 100,0% |
| 2003 | 76,8% | 6,7%    | 2,9%     | 13,6%    | 100,0% |
| 2004 | 77,0% | 7,8%    | 3,4%     | 11,8%    | 100,0% |
| 2005 | 76,2% | 8,9%    | 2,5%     | 12,3%    | 100,0% |
| 2006 | 81,8% | 7,9%    | 2,9%     | 7,5%     | 100,0% |
| 2007 | 83,0% | 7,7%    | 2,7%     | 6,5%     | 100,0% |
| 2008 | 79,3% | 7,2%    | 2,6%     | 10,9%    | 100,0% |

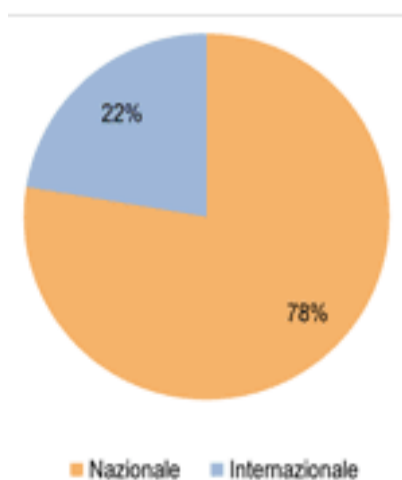


Tab.S.3.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

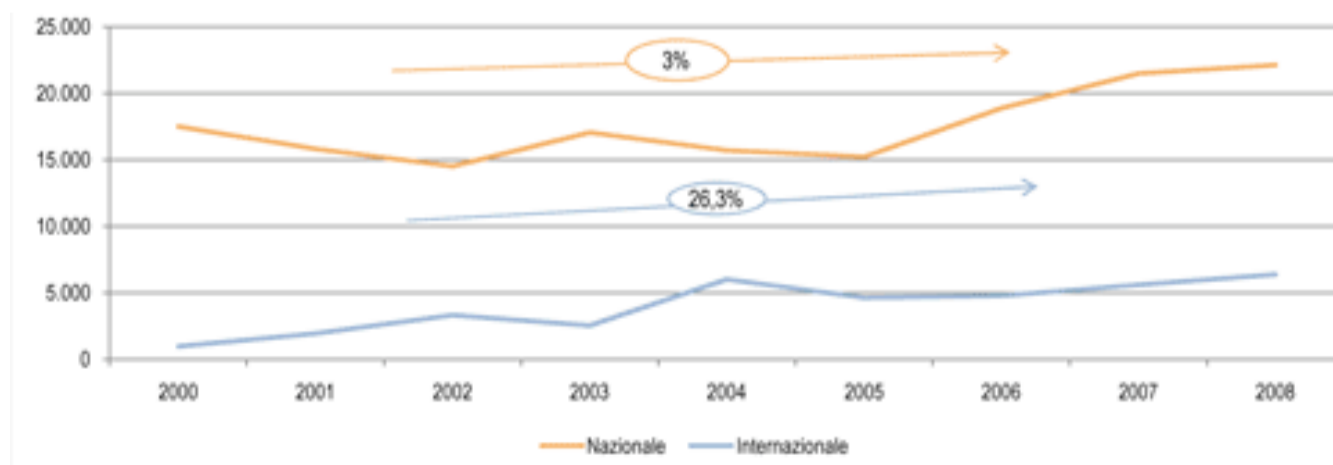
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, il numero di movimenti internazionali è cresciuto notevolmente negli ultimi anni, con un CAGR del 26,3%, mentre i movimenti nazionali sono rimasti pressoché costanti negli anni 2000-2008.

| Nazionale |        |       | Internazionale |       |        |
|-----------|--------|-------|----------------|-------|--------|
| Anno      | MOV    | Δ%    | Anno           | MOV   | Δ%     |
| 2000      | 17.501 |       | 2000           | 984   |        |
| 2001      | 15.813 | -9,6% | 2001           | 1.947 | 97,9%  |
| 2002      | 14.527 | -8,1% | 2002           | 3.311 | 70,1%  |
| 2003      | 17.043 | 17,3% | 2003           | 2.542 | -23,2% |
| 2004      | 15.714 | -7,8% | 2004           | 6.006 | 136,3% |
| 2005      | 15.234 | -3,1% | 2005           | 4.626 | -23,0% |
| 2006      | 18.888 | 24,0% | 2006           | 4.769 | 3,1%   |
| 2007      | 21.498 | 13,8% | 2007           | 5.612 | 17,7%  |
| 2008      | 22.114 | 2,9%  | 2008           | 6.385 | 13,8%  |
| CAGR      | 3,0%   |       | CAGR           | 26,3% |        |

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 78% del totale dell'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

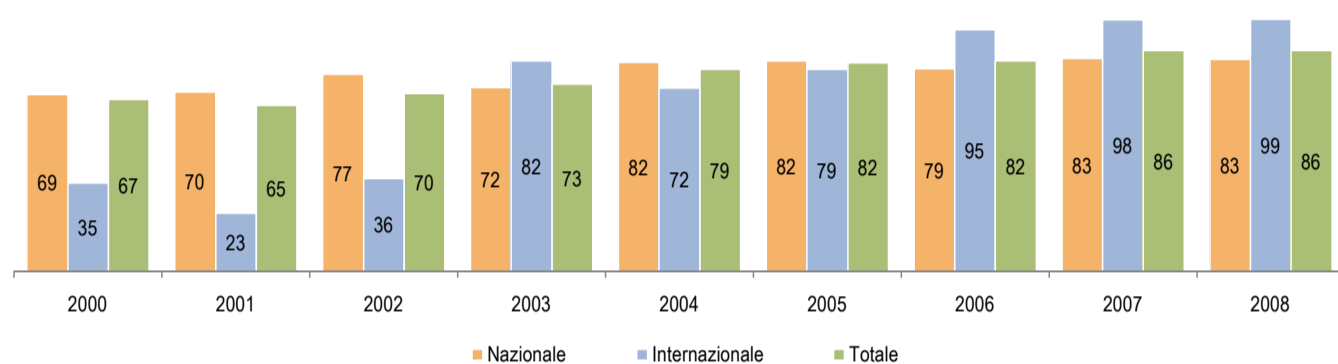


Tab.S.3.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

| Anno | NAZ  | INTER | TOT  |
|------|------|-------|------|
| 2000 | 69   | 35    | 67   |
| 2001 | 70   | 23    | 65   |
| 2002 | 77   | 36    | 70   |
| 2003 | 72   | 82    | 73   |
| 2004 | 82   | 72    | 79   |
| 2005 | 82   | 79    | 82   |
| 2006 | 79   | 95    | 82   |
| 2007 | 83   | 98    | 86   |
| 2008 | 83   | 99    | 86   |
| CAGR | 2,3% | 14,0% | 3,2% |

### Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

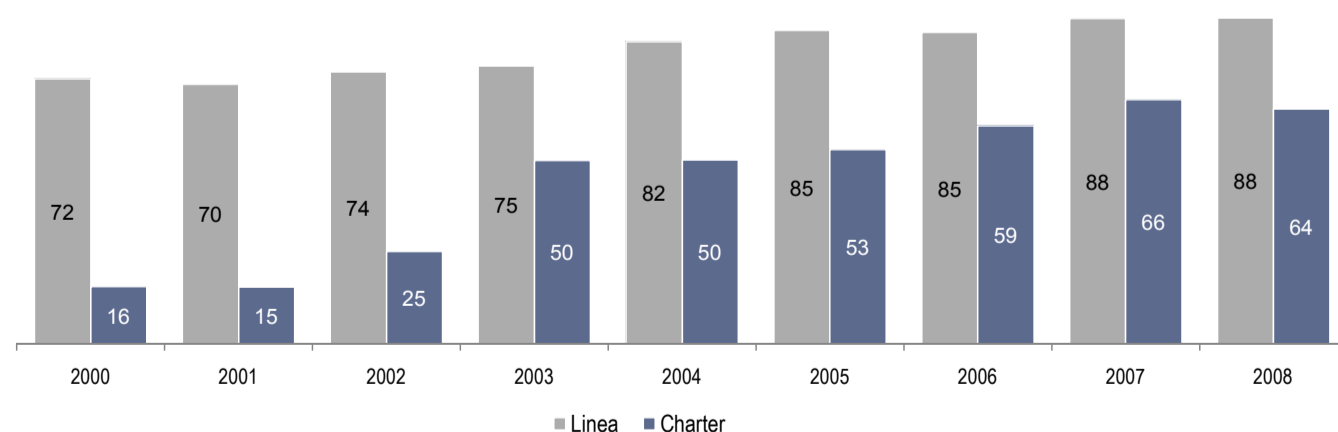
Il numero medio di passeggeri per volo nazionale è cresciuto progressivamente. Per quel che riguarda l'internazionale la crescita è stata considerevole, del 14% medio annuo, raggiungendo quota 99 passeggeri nel 2008, con un forte incremento tra il 2002 ed il 2003 (da 36 a 82 passeggeri).



Tab.S.3.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

| Anno | LINEA | CHARTER |
|------|-------|---------|
| 2000 | 72    | 16      |
| 2001 | 70    | 15      |
| 2002 | 74    | 25      |
| 2003 | 75    | 50      |
| 2004 | 82    | 50      |
| 2005 | 85    | 53      |
| 2006 | 85    | 59      |
| 2007 | 88    | 66      |
| 2008 | 88    | 64      |
| CAGR | 2,6%  | 19,2%   |

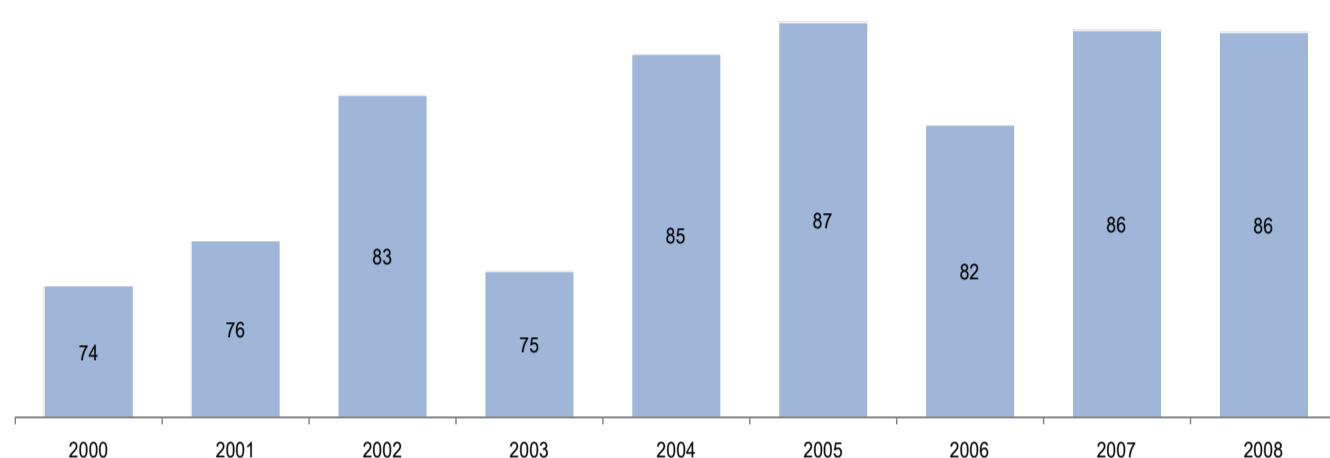
I voli charter hanno avuto un numero di passeggeri medi in netta crescita a partire dal 2003.



Tab.S.3.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Il numero di passeggeri medi per volo di linea nazionale è cresciuto moderatamente, con un CAGR dell'1,9%.

| Anno | LINEA Naz |
|------|-----------|
| 2000 | 74        |
| 2001 | 76        |
| 2002 | 83        |
| 2003 | 75        |
| 2004 | 85        |
| 2005 | 87        |
| 2006 | 82        |
| 2007 | 86        |
| 2008 | 86        |
| CAGR | 1,9%      |

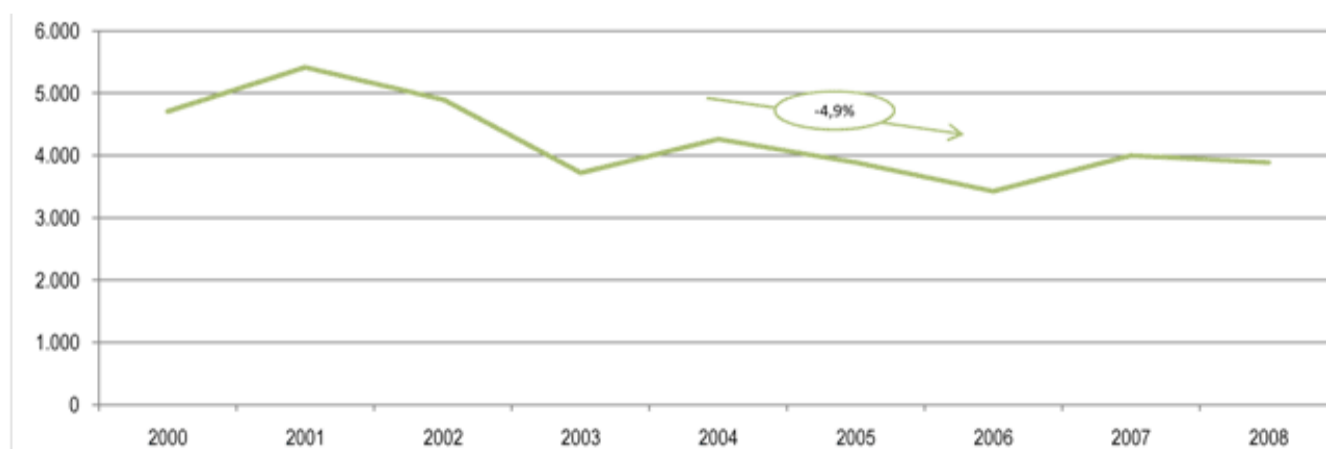


Tab.S.3.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo, a meno di una ripresa nel 2004 (+14,6%) e nel 2007 (+16,7%), ha subito delle importanti flessioni che comportano un CAGR del -2,4%.

| Anno | TONS  | Δ%     |
|------|-------|--------|
| 2000 | 4.708 |        |
| 2001 | 5.415 | 15,0%  |
| 2002 | 4.897 | -9,6%  |
| 2003 | 3.722 | -24,0% |
| 2004 | 4.264 | 14,6%  |
| 2005 | 3.892 | -8,7%  |
| 2006 | 3.432 | -11,8% |
| 2007 | 4.005 | 16,7%  |
| 2008 | 3.887 | -2,9%  |
| CAGR | -2,4% |        |

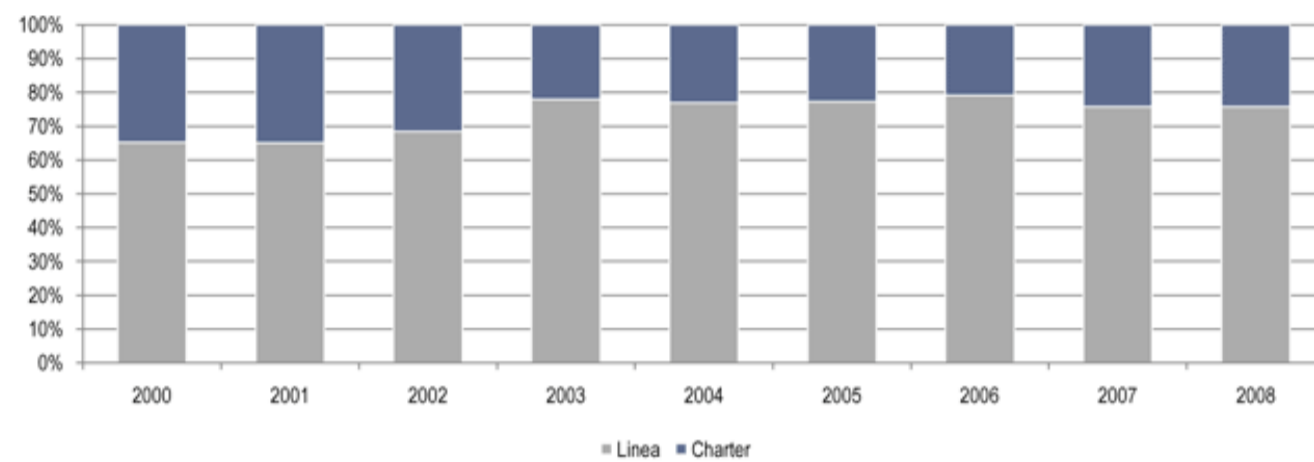


Tab.S.3.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008



| Anno | Linea | Charter |
|------|-------|---------|
| 2000 | 65,3% | 34,7%   |
| 2001 | 65,1% | 34,9%   |
| 2002 | 68,5% | 31,5%   |
| 2003 | 78,0% | 22,0%   |
| 2004 | 77,0% | 23,0%   |
| 2005 | 77,2% | 22,8%   |
| 2006 | 79,2% | 20,8%   |
| 2007 | 75,7% | 24,3%   |
| 2008 | 75,8% | 24,2%   |

Il traffico cargo con voli charter mantiene una percentuale molto alta, tra il 35% (2000) ed il 25% (2008).

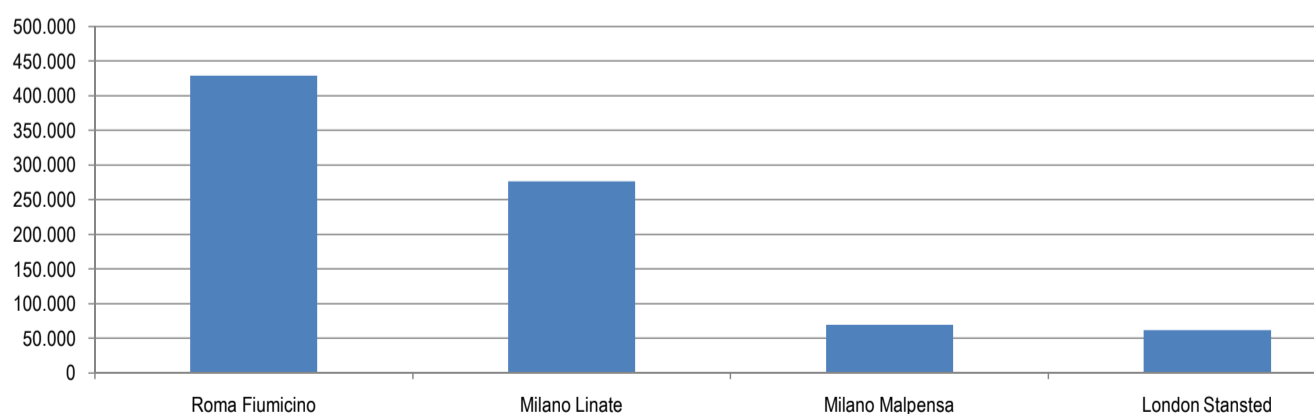


Tab.S.3.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

| Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi |      |      |      |      |         |         |         |      |
|---|------|------|------|------|---------|---------|---------|------|
|   | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004    | 2005    | 2006    | 2007 |
| Germania  |      |      |      |      | 60.416  | 109.340 | 212.415 |      |
| Gran Bretagna   |      |      |      |      | 112.771 | 111.679 | 81.485  |      |

### Principali O-D

Il traffico dell'aeroporto è maggiormente concentrato verso l'Italia (1,5 milioni nel 2006) e verso l'estero, rivolgendosi principalmente alla Germania (Colonia) e alla Gran Bretagna (Londra Stansted).



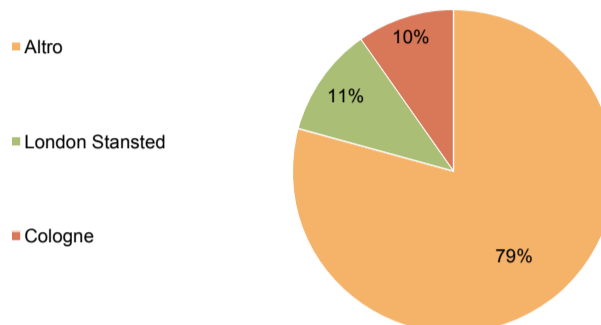
Tab.S.3.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

La tratta verso Londra rappresenta nel 2008 il 11% del traffico internazionale, con la voce "Altro" che rappresenta il 79%, testimoniando la varietà delle destinazioni.



| Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte: |      |      |      |      |         |         |        |        |         |
|--|------|------|------|------|---------|---------|--------|--------|---------|
|  | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004    | 2005    | 2006   | 2007   | 2008    |
| Altro  |      |      |      |      |         |         |        |        | 499.433 |
| London Stansted  |      |      |      |      | 112.761 | 111.416 |        | 66.808 | 69.267  |
| Cologne  |      |      |      |      | 21.843  |         | 60.114 | 60.811 | 61.421  |

Nota: nei dati forniti da Enac non sono riportate le tratte con meno di 20.000 passeggeri annui, operate da una sola Compagnia Aerea e soggette ad Oneri di Servizio Pubblico.



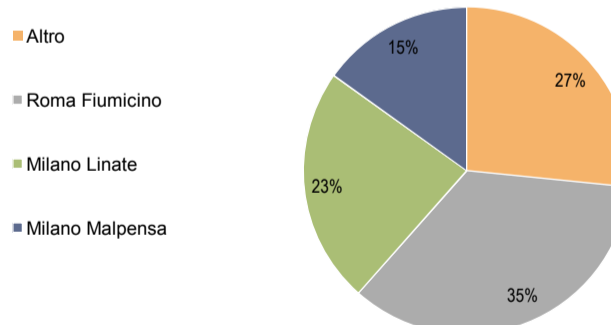
Tab.S.3.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

Le tratte maggiormente sviluppate sono verso Roma Fiumicino (35%), Milano Linate e Malpensa (insieme il 38%) ed hanno registrato un costante incremento negli anni, ad eccezione del 2008.



| Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte: |      |      |      |         |         |         |         |         |         |
|---|------|------|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|   | 2000 | 2001 | 2002 | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    |
| Altro   |      |      |      |         |         |         |         |         | 487.718 |
| Roma Fiumicino  |      |      |      | 481.744 | 446.225 | 401.204 | 536.636 | 617.873 | 640.174 |
| Milano Linate   |      |      |      | 307.559 | 358.041 | 367.131 | 440.161 | 474.559 | 428.738 |
| Milano Malpensa   |      |      |      | 235.103 | 231.038 | 222.490 | 218.952 | 285.653 | 276.768 |

Nota: nei dati forniti da Enac non sono riportate le tratte con meno di 20.000 passeggeri annui, operate da una sola Compagnia Aerea e soggette ad Oneri di Servizio Pubblico.



Tab.S.3.7.14 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

| Passeggeri |                  | 2000             | 2001             | 2002             | 2003             | 2004             | 2005             | 2006             | 2007             | 2008      |
|------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------|
| Linea      | Internazionale   | 12.124           | 18.248           | 83.029           | 135.696          | 333.008          | 266.155          | 336.392          | 405.835          | 489.218   |
|            |                  |                  | 50,5%            | 355,0%           | 63,4%            | 145,4%           | -20,1%           | 26,4%            | 20,6%            | 20,5%     |
|            | Nazionale        | 1.208.483        | 1.107.744        | 1.120.467        | 1.222.108        | 1.283.395        | 1.246.006        | 1.489.204        | 1.783.926        | 1.823.885 |
|            |                  |                  | -8,3%            | 1,1%             | 9,1%             | 5,0%             | -2,9%            | 19,5%            | 19,8%            | 2,2%      |
| TOT        | <b>1.220.607</b> | <b>1.125.992</b> | <b>1.203.496</b> | <b>1.357.804</b> | <b>1.616.403</b> | <b>1.512.161</b> | <b>1.825.596</b> | <b>2.189.761</b> | <b>2.313.103</b> |           |
|            |                  | -7,8%            | 6,9%             | 12,8%            | 19,0%            | -6,4%            | 20,7%            | 19,9%            | 5,6%             |           |
| Charter    | Internazionale   | 21.911           | 25.996           | 37.138           | 73.813           | 97.461           | 99.947           | 115.066          | 146.341          | 140.903   |
|            |                  |                  | 18,6%            | 42,9%            | 98,8%            | 32,0%            | 2,6%             | 15,1%            | 27,2%            | -3,7%     |
|            | Nazionale        | 1.750            | 1.491            | 1.461            | 4.406            | 2.290            | 10.098           | 7.819            | 6.233            | 9.513     |
|            |                  |                  | -14,8%           | -2,0%            | 201,6%           | -48,0%           | 341,0%           | -22,6%           | -20,3%           | 52,6%     |
| TOT        | <b>23.661</b>    | <b>27.487</b>    | <b>38.599</b>    | <b>78.219</b>    | <b>99.751</b>    | <b>110.045</b>   | <b>122.885</b>   | <b>152.574</b>   | <b>150.416</b>   |           |
|            |                  | 16,2%            | 40,4%            | 102,6%           | 27,5%            | 10,3%            | 11,7%            | 24,2%            | -1,4%            |           |
| Aerotaxi   | Internazionale   | 1.892            | 733              | 691              | 1.165            | 3.978            | 982              | 1.026            | 517              | 938       |
|            |                  |                  | -61,3%           | -5,7%            | 68,6%            | 241,5%           | -75,3%           | 4,5%             | -49,6%           | 81,4%     |
|            | Nazionale        | 950              | 819              | 1.021            | 841              | 2.391            | 1.257            | 1.350            | 647              | 1.082     |
|            |                  |                  | -13,8%           | 24,7%            | -17,6%           | 184,3%           | -47,4%           | 7,4%             | -52,1%           | 67,2%     |
| TOT        | <b>2.842</b>     | <b>1.552</b>     | <b>1.712</b>     | <b>2.006</b>     | <b>6.369</b>     | <b>2.239</b>     | <b>2.376</b>     | <b>1.164</b>     | <b>2.020</b>     |           |
|            |                  | -45,4%           | 10,3%            | 17,2%            | 217,5%           | -64,8%           | 6,1%             | -51,0%           | 73,5%            |           |
| Generale   | Internazionale   | 557              | 1.134            | 1292             | 4448             | 4798             |                  |                  |                  |           |
|            |                  |                  | 103,6%           | 13,9%            | 244,3%           | 7,9%             |                  |                  |                  |           |
|            | Nazionale        | 1.927            | 2.503            | 2.976            | 2774             | 3168             |                  |                  |                  |           |
|            |                  |                  | 29,9%            | 18,9%            | -6,8%            | 14,2%            |                  |                  |                  |           |
| TOT        | <b>2.484</b>     | <b>3.637</b>     | <b>4.268</b>     | <b>7.222</b>     | <b>7.966</b>     | <b>3.497</b>     | <b>1.113</b>     | <b>1.753</b>     | <b>4.413</b>     |           |
|            |                  | 46,4%            | 17,3%            | 69,2%            | 10,3%            | -56,1%           | -68,2%           | 57,5%            | 151,7%           |           |
| TOT        | Internazionale   | 36.484           | 46.111           | 122.150          | 215.122          | 439.245          | 367.084          | 452.484          | 552.693          | 631.059   |
|            |                  |                  | 26,4%            | 164,9%           | 76,1%            | 104,2%           | -16,4%           | 23,3%            | 22,1%            | 14,2%     |
|            | Nazionale        | 1.213.110        | 1.112.557        | 1.125.925        | 1.230.129        | 1.291.244        | 1.257.361        | 1.498.373        | 1.790.806        | 1.834.480 |
|            |                  |                  | -8,3%            | 1,2%             | 9,3%             | 5,0%             | -2,6%            | 19,2%            | 19,5%            | 2,4%      |
| TOT        | <b>1.249.594</b> | <b>1.158.668</b> | <b>1.248.075</b> | <b>1.445.251</b> | <b>1.730.489</b> | <b>1.627.942</b> | <b>1.951.970</b> | <b>2.345.252</b> | <b>2.469.952</b> |           |
|            |                  | -7,3%            | 7,7%             | 15,8%            | 19,7%            | -5,9%            | 19,9%            | 20,1%            | 5,3%             |           |

| Movimenti |                | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008   |
|-----------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| Linea     | Internazionale | 696           | 1.476         | 2849          | 1.706         | 4.664         | 3.406         | 3.394         | 4.146         | 4.994  |
|           |                |               | 112,1%        | 93,0%         | -40,1%        | 173,4%        | -27,0%        | -0,4%         | 22,2%         | 20,5%  |
|           | Nazionale      | 16.275        | 14.501        | 13.455        | 16.308        | 15.061        | 14.369        | 18.188        | 20.662        | 21.148 |
|           |                |               | -10,9%        | -7,2%         | 21,2%         | -7,6%         | -4,6%         | 26,6%         | 13,6%         | 2,4%   |
| TOT       | <b>16.971</b>  | <b>15.977</b> | <b>16.304</b> | <b>18.014</b> | <b>19.725</b> | <b>17.775</b> | <b>21.582</b> | <b>24.808</b> | <b>26.142</b> |        |
|           |                | -5,9%         | 2,0%          | 10,5%         | 9,5%          | -9,9%         | 21,4%         | 14,9%         | 5,4%          |        |
| Charter   | Internazionale | 288           | 471           | 462           | 836           | 1342          | 1220          | 1.375         | 1.466         | 1.391  |
|           |                |               | 63,5%         | -1,9%         | 81,0%         | 60,5%         | -9,1%         | 12,7%         | 6,6%          | -5,1%  |
|           | Nazionale      | 1.226         | 1.312         | 1072          | 735           | 653           | 865           | 700           | 836           | 966    |
|           |                |               | 7,0%          | -18,3%        | -31,4%        | -11,2%        | 32,5%         | -19,1%        | 19,4%         | 15,6%  |
| TOT       | <b>1.514</b>   | <b>1.783</b>  | <b>1.534</b>  | <b>1.571</b>  | <b>1.995</b>  | <b>2.085</b>  | <b>2.075</b>  | <b>2.302</b>  | <b>2.357</b>  |        |
|           |                | 17,8%         | -14,0%        | 2,4%          | 27,0%         | 4,5%          | -0,5%         | 10,9%         | 2,4%          |        |
| Aerotaxi  | Internazionale | 278           | 155           | 209           | 274           | 401           | 235           | 210           | 305           | 338    |
|           |                |               | -44,2%        | 34,8%         | 31,1%         | 46,4%         | -41,4%        | -10,6%        | 45,2%         | 10,8%  |
|           | Nazionale      | 280           | 287           | 380           | 412           | 482           | 357           | 545           | 515           | 525    |
|           |                |               | 2,5%          | 32,4%         | 8,4%          | 17,0%         | -25,9%        | 52,7%         | -5,5%         | 1,9%   |
| TOT       | <b>558</b>     | <b>442</b>    | <b>589</b>    | <b>686</b>    | <b>883</b>    | <b>592</b>    | <b>755</b>    | <b>820</b>    | <b>863</b>    |        |
|           |                | -20,8%        | 33,3%         | 16,5%         | 28,7%         | -33,0%        | 27,5%         | 8,6%          | 5,2%          |        |
| Generale  | Internazionale | 408           | 567           | 503           | 599           | 672           |               |               |               |        |
|           |                |               | 39,0%         | -11,3%        | 19,1%         | 12,2%         |               |               |               |        |
|           | Nazionale      | 5.121         | 4.356         | 3.063         | 2.582         | 2.349         |               |               |               |        |
|           |                |               | -14,9%        | -29,7%        | -15,7%        | -9,0%         |               |               |               |        |
| TOT       | <b>5.529</b>   | <b>4.923</b>  | <b>3.566</b>  | <b>3.181</b>  | <b>3.021</b>  | <b>2.867</b>  | <b>1.966</b>  | <b>1.950</b>  | <b>3.591</b>  |        |
|           |                | -11,0%        | -27,6%        | -10,8%        | -5,0%         | -5,1%         | -31,4%        | -0,8%         | 84,2%         |        |
| TOT       | Internazionale | 1.670         | 2.669         | 4.023         | 3.415         | 7.079         | 4.861         | 4.979         | 5.917         | 6.723  |
|           |                |               | 59,8%         | 50,7%         | -15,1%        | 107,3%        | -31,3%        | 2,4%          | 18,8%         | 13,6%  |
|           | Nazionale      | 22.902        | 20.456        | 17.970        | 20.037        | 18.545        | 15.591        | 19.433        | 22.013        | 22.639 |
|           |                |               | -10,7%        | -12,2%        | 11,5%         | -7,4%         | -15,9%        | 24,6%         | 13,3%         | 2,8%   |
| TOT       | <b>24.572</b>  | <b>23.125</b> | <b>21.993</b> | <b>23.452</b> | <b>25.624</b> | <b>23.319</b> | <b>26.378</b> | <b>29.880</b> | <b>32.953</b> |        |
|           |                | -5,9%         | -4,9%         | 6,6%          | 9,3%          | -9,0%         | 13,1%         | 13,3%         | 10,3%         |        |

| Cargo (Tons) |                | 2000         | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008  |
|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| Linea        | Internazionale | 57           | 148          | 138          | 22           | 4            | 1            | 0            | 0            | 0     |
|              |                |              | 156,9%       | -6,6%        | -84,1%       | -81,8%       | -75,0%       | -100,0%      |              |       |
|              | Nazionale      | 3.017        | 3.380        | 3.215        | 2.880        | 3.278        | 3.004        | 2.717        | 3.033        | 2.947 |
|              |                |              | 12,0%        | -4,9%        | -10,4%       | 13,8%        | -8,4%        | -9,6%        | 11,6%        | -2,8% |
| TOT          | <b>3.075</b>   | <b>3.528</b> | <b>3.353</b> | <b>2.902</b> | <b>3.282</b> | <b>3.005</b> | <b>2.717</b> | <b>3.033</b> | <b>2.947</b> |       |
|              |                | 14,7%        | -5,0%        | -13,5%       | 13,1%        | -8,4%        | -9,6%        | 11,6%        | -2,8%        |       |
| Charter      | Internazionale | 28           | 26           | 12           | -            | -            | 3            | 14           | 35           | 43    |
|              |                |              | -4,5%        | -54,4%       | -100,0%      | #DIV/0!      | #DIV/0!      | 366,7%       | 150,0%       | 22,9% |
|              | Nazionale      | 1.606        | 1.861        | 1.532        | 820          | 982          | 884          | 701          | 937          | 897   |
|              |                |              | 15,9%        | -17,7%       | -46,5%       | 19,8%        | -10,0%       | -20,7%       | 33,7%        | -4,3% |
| TOT          | <b>1.633</b>   | <b>1.887</b> | <b>1.544</b> | <b>820</b>   | <b>982</b>   | <b>887</b>   | <b>715</b>   | <b>972</b>   | <b>940</b>   |       |
|              |                | 15,6%        | -18,2%       | -46,9%       | 19,8%        | -9,7%        | -19,4%       | 35,9%        | -3,3%        |       |
| Generale     | Internazionale | 85           | 174          | 150          | 22           | 4            | 4            | 14           | 35           | 43    |
|              |                |              | 104,5%       | -13,8%       | -85,3%       | -81,8%       | 0,0%         | 250,0%       | 150,0%       | 22,9% |
|              | Nazionale      | 4.623        | 5.241        | 4.747        | 3.700        | 4.260        | 3.888        | 3.418        | 3.970        | 3.844 |
|              |                |              | 13,4%        | -9,4%        | -22,1%       | 15,1%        | -8,7%        | -12,1%       | 16,1%        | -3,2% |
| TOT          | <b>4.708</b>   | <b>5.415</b> | <b>4.897</b> | <b>3.722</b> | <b>4.264</b> | <b>3.892</b> | <b>3.432</b> | <b>4.005</b> | <b>3.887</b> |       |
|              |                | 15,0%        | -9,6%        | -24,0%       | 14,6%        | -8,7%        | -11,8%       | 16,7%        | -2,9%        |       |

Tab.S.3.7.15 Allegato

## S.4 ■ Aeroporto del Salento di Brindisi-Casale





# Aeroporto del Salento

## Brindisi - Casale



### SEDIME (ha)

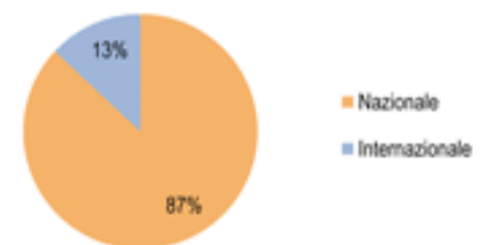
area civile  
246

area militare  
42

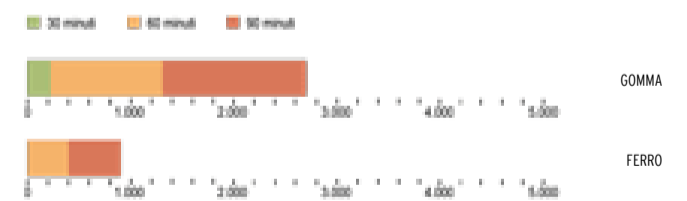
PISTE (num)  
2

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
970.000

### RIPARTIZIONE PAX 2008



### BACINO DI UTENZA per fasce isocrone di accessibilità (migliaia di residenti)

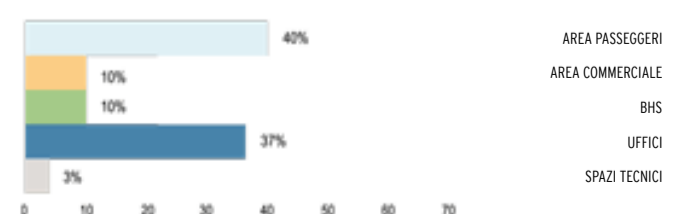


### TERMINAL

superficie (mq)  
13.150

dotazione per passeggero (mq)  
38,8

### incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Brindisi, con circa 1 milione di passeggeri annui, rappresenta il secondo scalo regionale pugliese che svolge un ruolo fondamentale di supporto allo scalo barese, per i collegamenti nazionali di linea (Roma, Milano, Venezia) a servizio delle province salentine di Brindisi, Lecce e Taranto.

L'Aeroporto del Salento assume, nel più articolato sistema di trasporti della regione, un'importanza fondamentale come porta di accesso di un territorio a fortissima vocazione turistica.

L'aeroporto è inoltre un'importante base logistica di agenzie delle Nazioni Unite per l'invio di aiuti umanitari. Nel complesso, sia il rapporto dello scalo con i vettori che le infrastrutture e i servizi, beneficiano della gestione unitaria e coordinata con gli altri scali pugliesi, operata dall'unica società di gestione che può dialogare in modo efficace con il territorio.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'Aeroporto è situato lungo la costa, a nord del golfo di Brindisi, a circa 10 km dal centro cittadino e dista 40km da Lecce, 70km da Taranto e circa 100km dalla punta estrema del Salento e 110km da Bari.

Di rilievo la vicinanza al porto di Brindisi, mercantile, peschereccio e turistico, che effettua collegamenti con l'Albania, la Grecia e la Turchia, ed è considerato per gli scambi commerciali la Porta d'Oriente.

Nato come scalo militare negli anni '30, l'aeroporto di Brindisi decolla quasi subito nel trasporto aereo commerciale con la compagnia Ala Littoria, che collegava la città con la capitale. Nel 2008 è diventato aeroporto civile.

Il sedime aeroportuale, con un'area di 288 ha, di cui 42 del demanio militare, si inserisce in un territorio caratterizzato dalla presenza del mare e dalla relativa zona costiera urbanizzata in direzione nord ed est, mentre a sud è inserito nel tessuto residenziale di Casale.

Nella parte ovest invece l'area aeroportuale confina con una zona agricola libera da costruzioni edilizie.

## LIMITI E VINCOLI

I limiti più rilevanti per l'aeroporto sono costituiti:

- dalla zona di tipo litoraneo e di importanza naturalistica, che si estende in direzione nord - est;
- dall'area di interesse archeologico, ad ovest, in prossimità della pista 05-23, in corrispondenza della chiesa romanica di S. Maria del Casale, risalente al XIV secolo, importante sito religioso della zona;
- dalla zona residenziale presente nella zona sud.

Possibili aree di sviluppo della zona land side possono essere individuate nella zona ovest, o a sud con la dismissione e il riuso della zona militare.

## ACCESSIBILITA' E SOSTA

Attualmente l'aeroporto di Brindisi Papola Casale risulta accessibile attraverso una bretella a doppio senso e carreggiata unica, che immette sulla strada comunale 76 che permette ad est di raggiungere in pochi minuti la città di Brindisi, mentre ad ovest, si collega con le strade statali S.S. 16 adriatica e S.S. 379.

Sulla SS16, nel tratto di circonvallazione della città di Brindisi, si innestano la S.S. 7 Appia in direzione di Taranto e la S.S. 613 in direzione di Lecce.

Manca un collegamento ferroviario; la stazione ed il centro cittadino sono raggiungibili con un servizio di bus in 20 minuti.

I collegamenti con le città della provincia avvengono attraverso la linea della Pugliairbus, progetto della società Aeroporti di Puglia.

La viabilità interna è costituita da un sistema anulare di distribuzione che consente una fluidità di circolazione e un facile accesso al terminal e ai parcheggi.

Gli utenti dell'aeroporto possono avvalersi di un parcheggio di 3135 posti auto, in parte a pagamento ed

in parte liberi, collegati all'aerostazione con un servizio navetta.

## STATO ATTUALE AEROPORTO

Negli ultimi anni lo scalo di Brindisi è stato oggetto di un processo di adeguamento e potenziamento infrastrutturale, attraverso una serie di opere che hanno migliorato gli standard di servizio operativo e funzionale dello scalo.

In particolare è stato ampliato ed ammodernato il terminal passeggeri, adeguato ora alle esigenze dei flussi di traffico; è stata inoltre riconfigurata la viabilità e sono stati ampliati i parcheggi, prolungata la pista e adeguati i relativi impianti.

## TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri è costituita da un edificio a pianta rettangolare, sviluppato in direzione est-ovest, articolata su due piani fuori terra, più un mezzanino ed un piano interrato.

Ampliata e ristrutturata nel 2007, con standard architettonici attuali, presenta una superficie complessiva di circa 13.000 mq, adeguata a soddisfare un traffico di circa 1,5 milioni di passeggeri.

Il piano terra si estende per circa 8000 mq ed è adibito alla gestione separata dei flussi dei passeggeri in arrivo e in partenza.

Al piano si trovano quindi 17 banchi per l'accettazione, 8 gates di imbarco suddivisi tra Schengen ed Extra Schengen, 4 varchi adibiti al controllo di sicurezza e l'area arrivi attrezzata con 3 nastri per la riconsegna bagagli. Le aree commerciali caratterizzate dalla presenza di bar, negozi e duty free shop sono anch'esse situate a piano terra, nella zona partenze.

Il primo piano di 3200 mq è dedicato agli uffici della società di gestione, degli operatori aerei e degli enti di stato.

L'interno dell'aerostazione è caratterizzato dalla presenza di ampi spazi aperti, mentre la facciata è caratterizzata dalla struttura portante in tubolari di acciaio e ampie superfici vetrate progettata in maniera da ridurre il fabbisogno energetico di circa il 30%. Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 40,2% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 5,9%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 38,8 mq/pax, molto al di sopra della media nazionale.

Nel complesso il terminal può essere ritenuto ottimale, per caratteristiche architettoniche e funzionali, anche come base per futuri sviluppi, che potranno condividere servizi centralizzati, realizzando estensioni destinate al trattamento dei flussi passeggeri.

## TERMINAL MERCI

L'aerostazione merci esistente, realizzata in struttura prefabbricata ad un piano fuori terra, ha una superficie di circa 1.710 mq (mq 1.060 destinati a magazzini e mq 650 ad uffici) e gestisce un traffico di 435 tonnellate di merci annue. Il terminal cargo non dispone di un piazzale dedicato ed utilizza pertanto il piazzale di sosta del traffico commerciale.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

L'Aeroporto è dotato di un sistema di due piste di volo incidenti, la principale è lunga 3050 metri e la secondaria 1796 metri. L'Apron è ubicato nel quadrante a Ovest, su di esso sono predisposte 13 piazzole di sosta. La pista principale è equipaggiata con strumentazione per permettere l'atterraggio anche in condizioni meteo non ottimali.

## CRITICITA' E INDICAZIONI GIA' FORMULATE PER FUTURI SVILUPPI

In relazione al bacino di traffico si rileva un'accessibilità viaria inadeguata, una scarsa connessione tra le reti di trasporto locale e un basso grado di integrazioni tra le diverse modalità.

Inoltre il sedime aeroportuale, nella configurazione attuale, non consente gli sviluppi necessari per l'adeguamento delle infrastrutture e per lo sviluppo di attività non aviation.

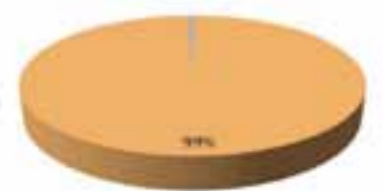
Il Piano di Sviluppo Aeroportuale in corso di approvazione per il superamento delle problematiche suddette prevede:

- La riorganizzazione della viabilità di accesso allo scalo;
- La realizzazione di una bretella ferroviaria, che intercetta la linea Bari- Brindisi-Lecce e la linea Taranto-Brindisi, con stazione dedicata in aeroporto;
- L'acquisizione di aree adiacenti all'aeroporto, anche mediante il trasferimento delle aree militari adiacenti.

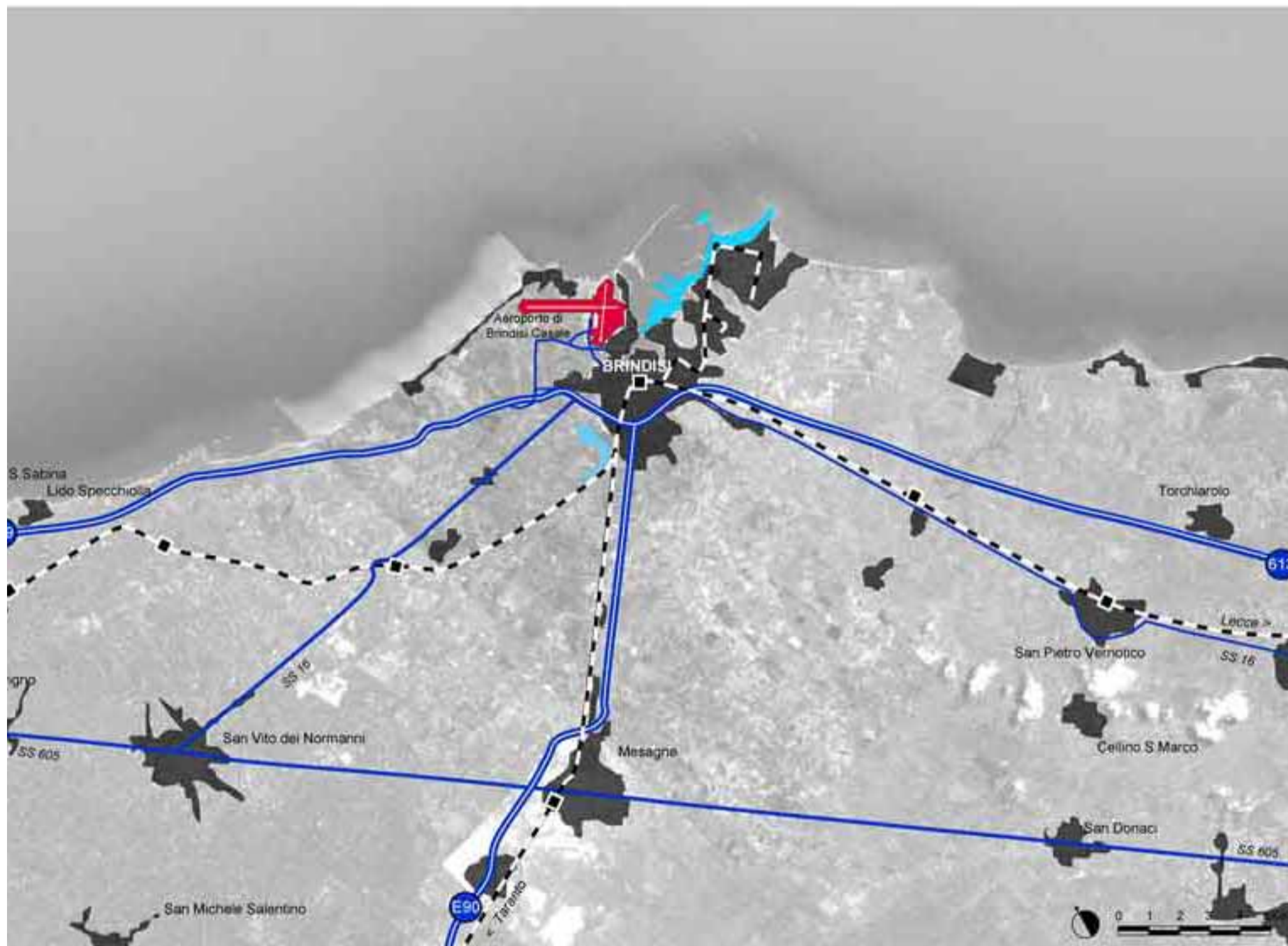
## GESTIONE AEROPORTUALE

La Società Aeroporti di Puglia SpA, in regime di concessione totale quarantennale, con Convenzione n. 40 del 25/01/2002, entrata in vigore dal 12/02/2003, gestisce il sistema aeroportuale pugliese costituito dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto.

La società è così costituita:



## S.4.2.1 Inquadramento territoriale



### LEGENDA

- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Altre infrastrutture aeroportuali
- Infrastruttura portuale
- Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
- An Autostrada per mobilità nazionale
- Casello autostradale
- Xn Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce
- Strada principale
- Linea - stazione ferroviaria
- Corso d'acqua



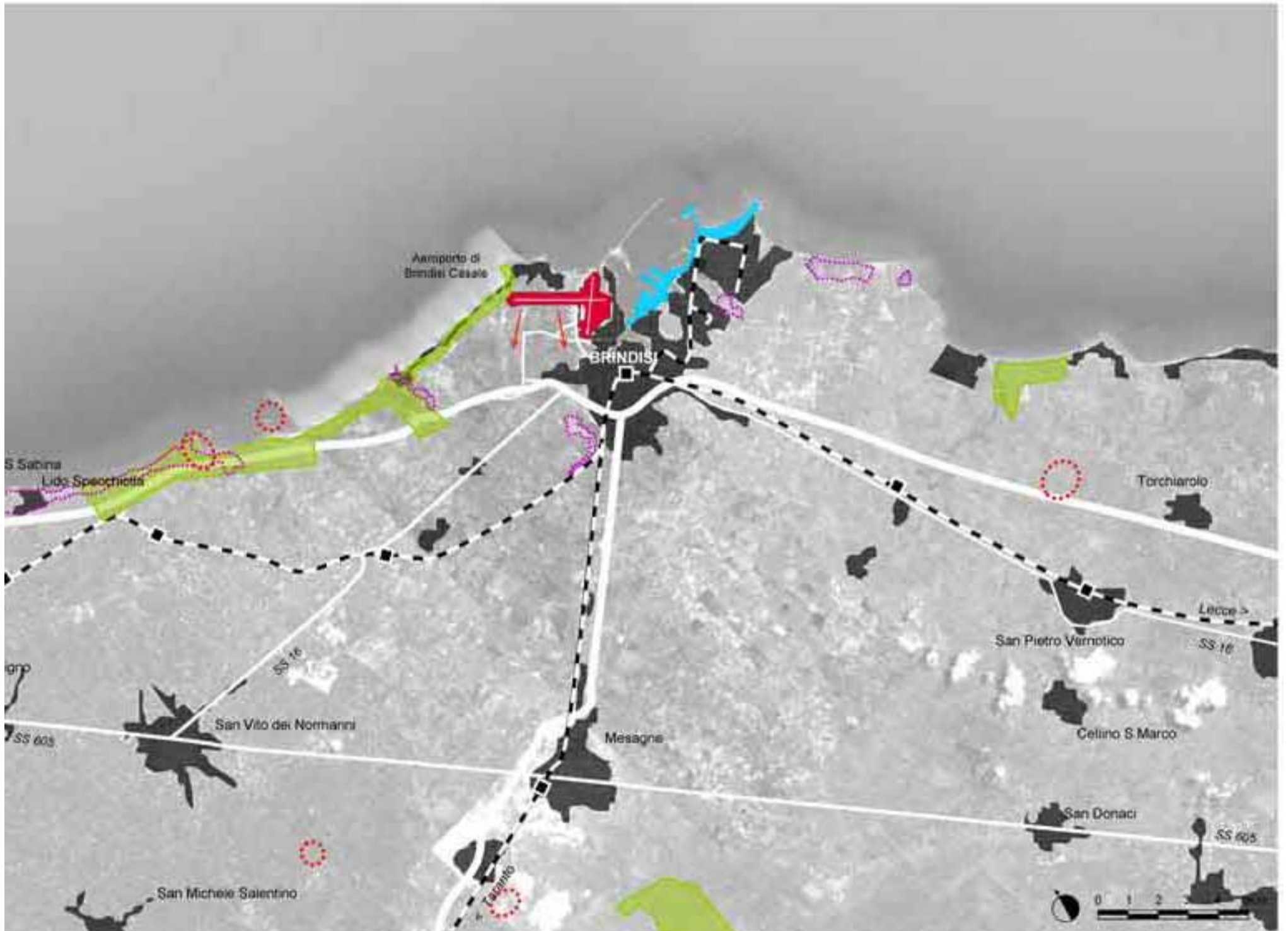
### Inquadramento territoriale

L'Aeroporto è situato lungo la costa, a nord del golfo di Brindisi, a circa 10 km dal centro cittadino e dal suo porto.

Il sedime aeroportuale si inserisce in un territorio caratterizzato dalla presenza del mare e dalla relativa zona costiera urbanizzata in direzione nord ed est, mentre a sud è inserito nel tessuto residenziale di Casale.

Nella parte ovest invece l'area aeroportuale confina con una zona agricola libera da costruzioni edilizie.





**LEGENDA**

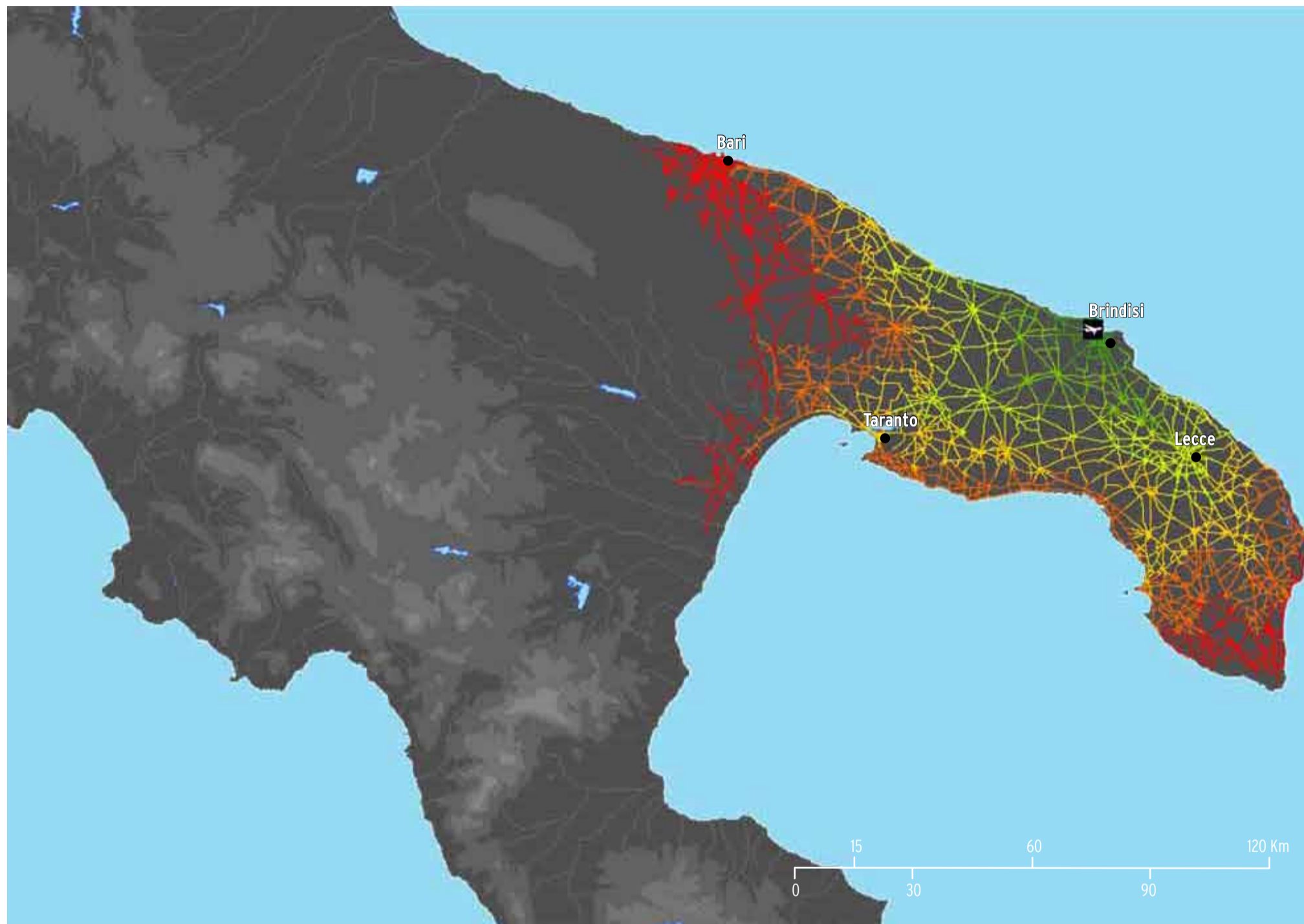
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile espansione aeroportuale

**Limiti e vincoli**

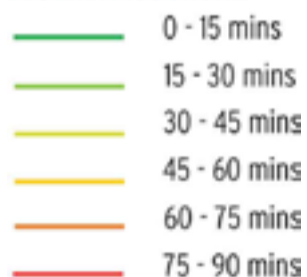
I limiti più rilevanti per l'aeroporto sono costituiti:  
 - dalla zona di tipo litoraneo e di importanza naturalistica, che si estende in direzione nord - est;  
 - dall'area di interesse archeologico, ad ovest, in prossimità della pista 05-23, in corrispondenza della chiesa romanica di S. Maria del Casale, risalente al XIV secolo, importante sito religioso della zona;  
 - dalla zona residenziale presente nella zona sud.  
 Possibili aree di sviluppo della zona land side possono essere individuate nella zona ovest, o a sud con la dismissione e il riuso della zona militare esistente.

## S.4.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



#### Modalità gomma

L'accessibilità dell'aeroporto di Brindisi è determinata sostanzialmente dalla presenza di infrastrutture di livello superiore (SS. 379 Statale Egnazia e SS. 613 Brindisi-Lecce), le quali garantiscono la permeabilità del territorio sia in direzione nord-sud, che in direzione ovest (SS. 7 Via Appia Roma-Brindisi).

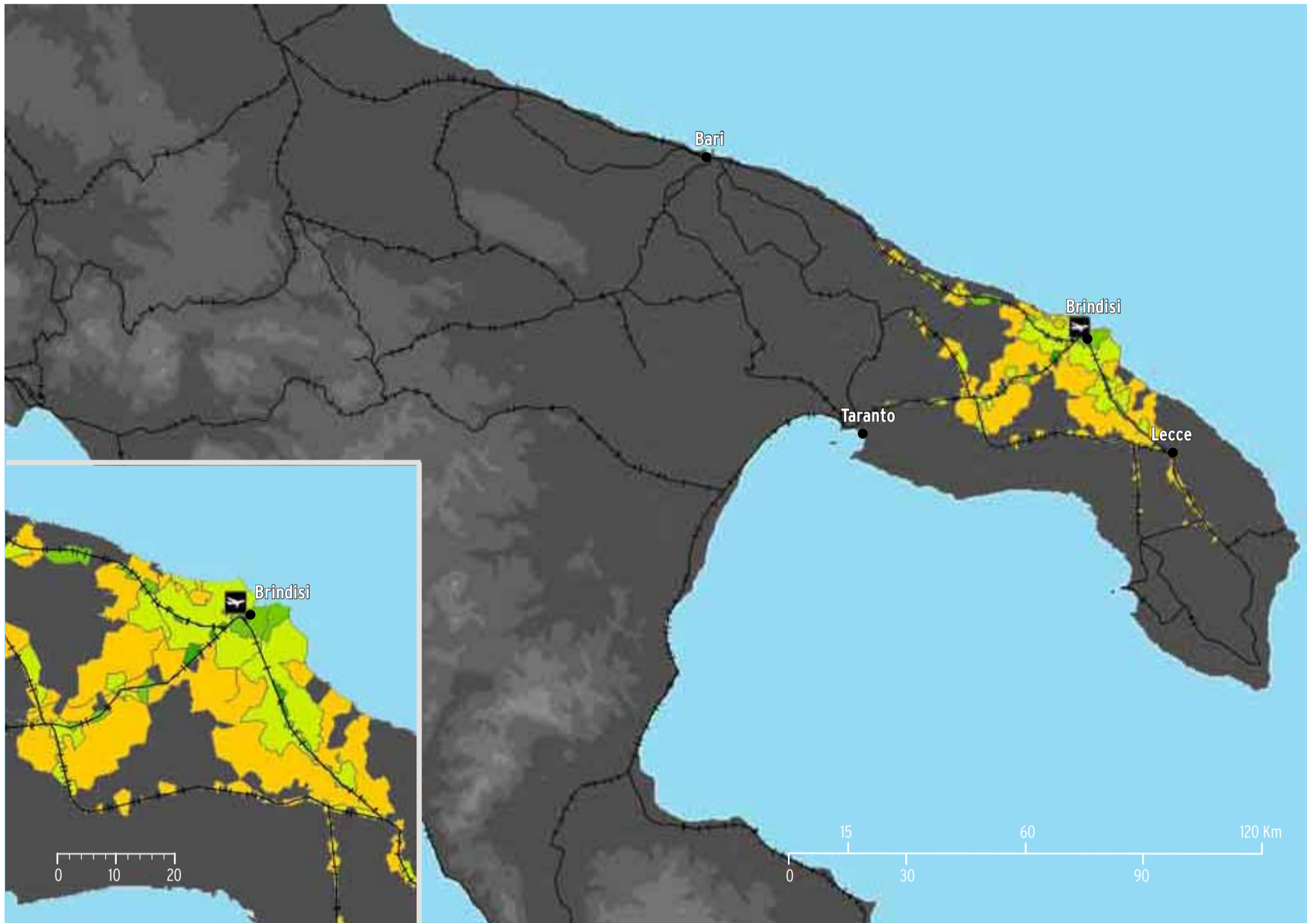
La rete viabilistica afferente all'aeroporto permette quindi il collegamento con le città di Lecce e Taranto in circa un'ora.

I residenti che hanno la possibilità di raggiungere l'aeroporto in un tempo inferiore ai 30' sono circa 240.000 (pari al 9% del totale riferito a 90'). Si contano invece circa 1.100.000 residenti (pari al 41%) localizzati ad una distanza percorribile in un intervallo compreso tra i 30' e i 60' e circa 1.360.000 (pari al 50%) tra i 60' e i 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

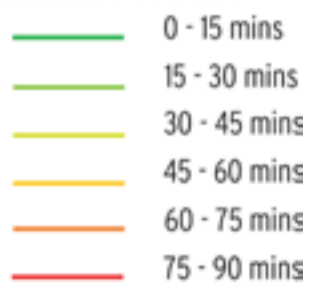
La prima macro-fascia comprende circa 50.000 addetti (pari all'8%), la seconda circa 250.000 (pari al 39%), mentre la terza circa 350.000 (pari al 53%) (dato ISTAT 2001).

L'area individuata dalle isocrone che rappresentano gli spostamenti inferiori ai 30' ricopre una superficie di circa 900 kmq (pari al 10%), mentre per le macro-fasce 30'-60' e 60'-90' la superficie risulta essere, rispettivamente, pari a circa 3.700 kmq (40% del totale) e 4.700 kmq (50% del totale).

## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



NB: Le stazioni ferroviarie individuate sono quelle raggiungibili dall'aeroporto in un tempo compreso tra 0 e 30 minuti, mentre l'accessibilità aeroportuale di tipo intermodale (ferro-gomma) viene misurata entro i 90 minuti complessivi.



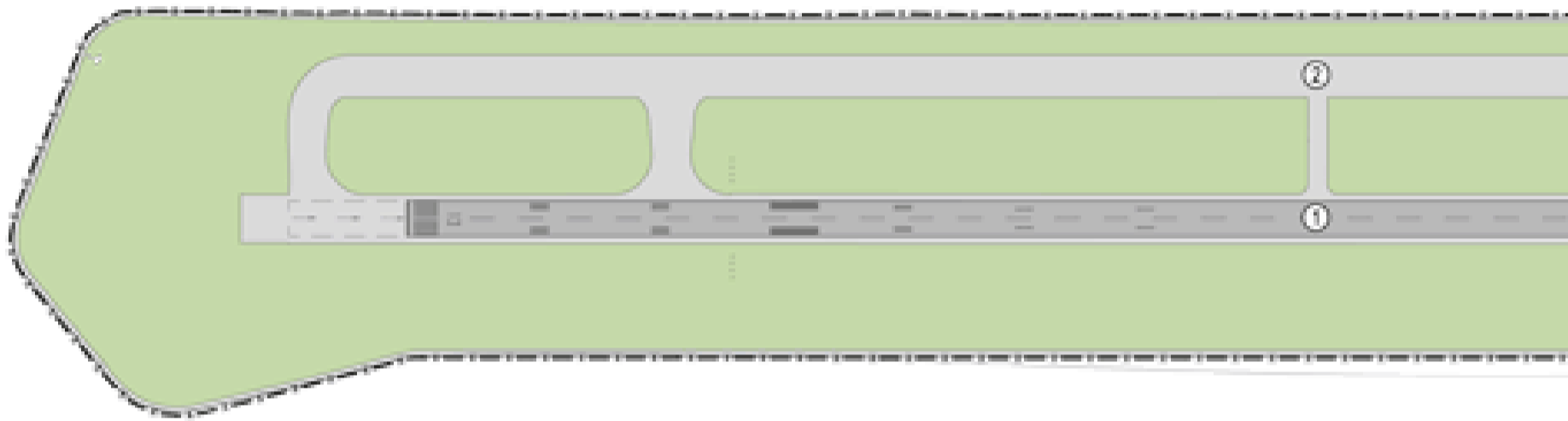
### Modalità ferro

La stazione ferroviaria analizzata è quella cittadina, posta a sud del centro storico. La forma dell'isocrona ripercorre il tracciato delle infrastrutture individuando tre direttrici con i Comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Ostuni ai suoi limiti. Nella fascia dei 30-45 minuti ricadono i Comuni di San Pietro Vernotico, Mesagne e San Vito dei Normanni.

Possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' circa 200.000 residenti (pari al 23%), mentre impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' circa 700.000 residenti (pari al restante 77%) (dato popolazione ISTAT 2008).

La presenza di addetti vede nella prima macro-fascia (0-30') circa 50.000 unità (pari al 21%) e nella seconda (30'-60') circa 200.000 (pari al 79%) (dato ISTAT 2001). La macro-fascia 0-30' ricopre una superficie di circa 800 kmq (pari al 27%), mentre la macro-fascia 30'-60' si estende su circa 2.000 kmq (apri al 73%).

## S.4.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO DELSALE

AREA PIAZZALE (mq)  
60.000

AREA TERMINAL (mq)  
13.150

GATES  
8

STAND TOTALI  
13

STAND AVIAZIONE GENERALE  
--

PARCHEGGI  
3.135

LARGHEZZA (m)  
45



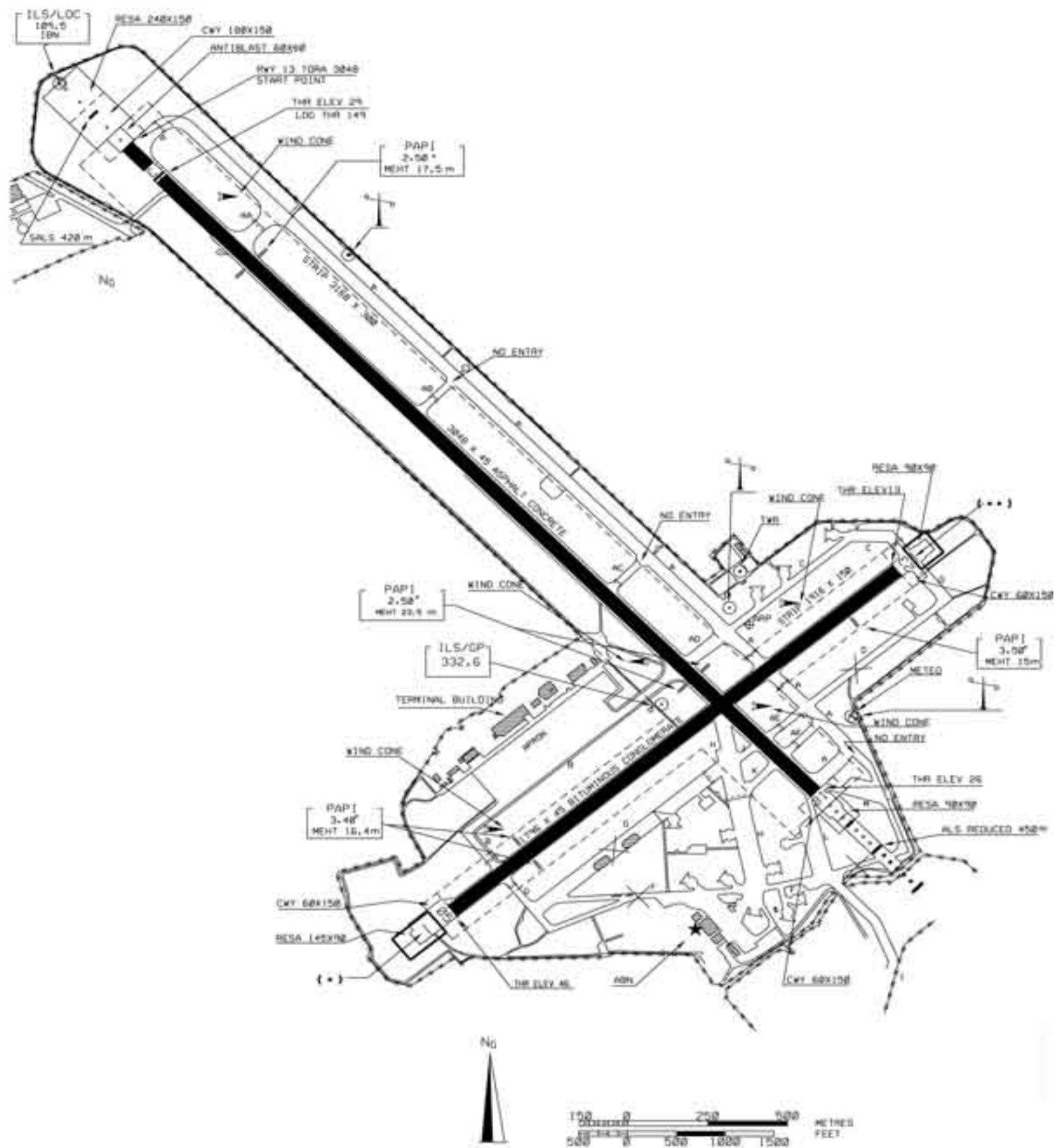
|        | m    | m    | m    | m    |
|--------|------|------|------|------|
| RWY 5  | 1796 | 1856 | 1796 | 1796 |
| RWY 23 | 1796 | 1856 | 1796 | 1796 |

| PISTA  | TORA | TODA | ASDA | LDA  |
|--------|------|------|------|------|
|        | m    | m    | m    | m    |
| RWY 13 | 3048 | 3108 | 3048 | 2899 |
| RWY 31 | 3048 | 3228 | 3048 | 3048 |

Tab.S.4.4.1 Caratteristiche delle piste

## S.4.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

| 1.4.1   | PISTE   | THR | Coord. THR                      | QFU  | TORA | TODA | ASDA | LDA  | SWY | CWY       | RESA      | STRIP      | Largh. | THR Elev. | Pav.                         |
|---------|---------|-----|---------------------------------|------|------|------|------|------|-----|-----------|-----------|------------|--------|-----------|------------------------------|
|         |         |     | WGS84-DMS                       |      | m    | m    | m    | m    | m   | m x m     | m x m     | m x m      |        | m.        |                              |
| 1.4.1.1 | Pista 1 | 13  | 40°40'28.76"N<br>017°55'37.16"E | 134° | 3048 | 3108 | 3048 | 2899 | -   | 60 x 150  | 90 x 90   | 3168 x 300 | 45     | 8,84      | LCN 90<br>CONC /<br>ASPH     |
|         |         | 31  | 40°39'19.96"N<br>017°57'01.23"E | 314° | 3048 | 3228 | 3048 | 3048 | -   | 180 x 150 | 240 x 150 | 3168 x 300 | 45     | 7,92      |                              |
| 1.4.1.2 | Pista 2 | 5   | 40°39'08.36"N<br>017°56'12.38"E | 051° | 1796 | 1856 | 1796 | 1796 | -   | 60 x 150  | 90 x 90   | 1916 x 150 | 45     | 14,02     | LCN 45<br>Conglom.<br>Bitum. |
|         |         | 23  | 40°39'43.75"N<br>017°57'13.13"E | 231° | 1796 | 1856 | 1796 | 1796 | -   | 60 x 150  | 145 x 90  | 1916 x 150 | 45     | 3,96      |                              |

Tab.S.4.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste



Procedura di atterraggio strumentale di precisione

| 1.4.2   | CLASSE APT       |                                      |
|---------|------------------|--------------------------------------|
| 1.4.2.1 | Classe ICAO      | 4E per RWY 13-31<br>3C per RWY 05-23 |
| 1.4.2.2 | Antincendio ICAO | 8                                    |

| 1.4.3   | APRON | Superficie     | Resistenza  | Stand         |     |           |      |
|---------|-------|----------------|-------------|---------------|-----|-----------|------|
|         |       | m <sup>2</sup> |             | n.            | man | classe/AM | lim. |
| 1.4.3.1 | Apron | 47500          | PCN 45 conc | 1 2 3 5 6 7 8 | SM  | C         | -    |
|         |       | 12670          | PCN 45 asph | 10 13         |     |           |      |
|         |       |                |             | 4 11 12 14    | SM  | AG / F    | -    |

| 1.4.4    | TAXIWAY | Larghezza | Resistenza  | Lim.                      |
|----------|---------|-----------|-------------|---------------------------|
|          |         | m         |             |                           |
| 1.4.4.2  | AA      | 31        | LCN 90 asph | -                         |
| 1.4.4.3  | AB      | 23        | LCN 65 asph | -                         |
| 1.4.4.4  | AC AF   | 22        | LCN 65 asph | -                         |
| 1.4.4.5  | AD      | 26        | LCN 90 asph | -                         |
| 1.4.4.6  | AE D K  | 22        | LCN 18 asph | TWY D chiusa              |
| 1.4.4.7  | C F     | 17        | LCN 65 asph | TWY F parzialmente chiusa |
| 1.4.4.9  | G       | 22        | LCN 40 asph | parzialmente chiusa       |
| 1.4.4.10 | H       | 45        | LCN 65 asph | -                         |
| 1.4.4.11 | J       | 22        | LCN 30 asph | -                         |
| 1.4.4.12 | L M     | 60        | LCN 65 asph | -                         |

| 1.4.5   | RADIOASSITENZE       | ID  |
|---------|----------------------|-----|
| 1.4.5.1 | VORTAC               | BRD |
| 1.4.5.2 | NDB                  | BRD |
| 1.4.5.3 | ILS RWY 31 LOC CAT I | IBN |
| 1.4.5.4 | GP                   | -   |
| 1.4.5.5 | OM                   | -   |

| 1.4.6   | CAPACITA'   |
|---------|---|
| 1.4.6.1 | Capacità Operativa dei Pizzali: 16 Mov/h<br><small>Fonte: Aeroporti di Puglia SpA</small> |

Tab.S.4.5.2 Dati infrastrutture airside

### Piste e aree di sicurezza

L'infrastruttura principale è composta da due piste di volo incidenti, la principale con identificativo 13-31 lunga 3048m e la secondaria 05-23 lunga 1796m, entrambe hanno larghezza pari a 45m. Per la pista secondaria sono comunque disponibili superfici pavimentate oltre le testate che, su richiesta dei piloti, possono essere utilizzate per aumentare la corsa utile al decollo. La pista principale, la 13-31, è equipaggiata per atterraggi strumentali di precisione su testata 31, con soglia decalata in testata 13 di 149m.

### Piazzale aeromobili

L'Apron è ubicato nel quadrante a Ovest ed è connesso al circuito delle vie di rullaggio attraverso la taxiway B che corre parallelamente allo sviluppo dell'Apron. Sul piazzale sono disponibili 13 piazzole di sosta; tutta la movimentazione degli aeromobili avviene in self.

### Vie di rullaggio

Entrambe le piste sono corse parallelamente da taxiway che ne accompagnano lo sviluppo, tutte le taxiway di uscita, sia dalla pista principale che da quella secondaria, sono perpendicolari e non vi sono uscite veloci. L'unica testata non raggiungibile attraverso un percorso di rullaggio, la testata 05, è munita di apposita piazzola per backtrack.

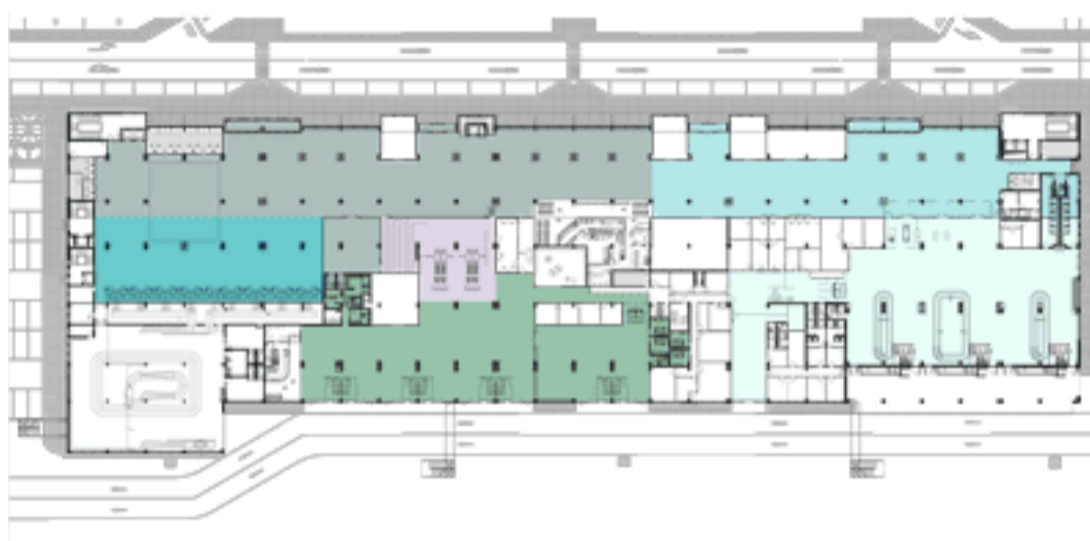
## S.4.6 Terminal passeggeri

### SISTEMI FUNZIONALI

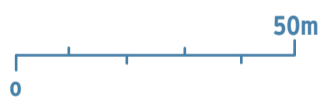


Sistemi funzionali, Pianta piano terra

### SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra






#### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

|   |    |      |
|---|----|------|
| Area passeggeri                                 | mq | 5100 |
| Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie | mq | 1270 |
| Bhs, trattamento bagagli                        | mq | 1240 |
| Uffici società di gestione, aree non operative  | mq | 4780 |
| Spazi tecnici ,impianti                         | mq | 370  |

#### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

|                          |    |      |
|--------------------------|----|------|
| Hall partenze            | mq | 1360 |
| Area Check-in            | mq | 555  |
| Area Varchi di Sicurezza | mq | 245  |
| Sale imbarco             | mq | 1010 |
| Hall arrivi              | mq | 845  |
| Sale riconsegna bagagli  | mq | 1085 |

#### LEGENDA

-  Flussi airside - Schengen
-  Flussi airside - Extra Schengen
-  Flussi landside



## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI



### LEGENDA

|  |   |
|--|---|
|  | A |
|  | B |
|  | C |
|  | D |
|  | E |

Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra

|  |                           |      |
|--|---------------------------|------|
| 1_Hall partenze                            | mq fabbisogno             | 307  |
|  | mq presenti               | 1350 |
|  | mq differenza             | 1043 |
| 2_Check-in                                 | mq accodamento fabbisogno | 204  |
|  | mq presenti               | 445  |
|  | mq differenza             | 241  |
|  | n° check-in fabbisogno    | 10   |
|  | n° check-in presenti      | 17   |
|  | n° differenza             | 7    |
| 3_Controlli di sicurezza                   | mq accodamento fabbisogno | 0    |
|  | mq presenti               | 105  |
|  | mq differenza             | 105  |
|  | n° varchi fabbisogno      | 2    |
|  | n° presenti               | 4    |
| 4_Controllo passaporti OUT                 | n° differenza             | 2    |
|  | mq accodamento fabbisogno | 45   |
|  | mq presenti               | 46   |
|  | mq differenza             | 1    |
|  | n° postazioni fabbisogno  | 2    |
| 5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen | n° presenti               | 2    |
|  | n° differenza             | 0    |
|  | mq fabbisogno             | 491  |
|  | mq presenti               | 790  |
|  | mq differenza             | 299  |
|  | n° gates fabbisogno       | 4    |
| A_Sala imbarchi Schengen                   | n° presenti               | 8    |
|  | n° differenza             | 4    |
|  | mq fabbisogno             | 491  |
|  | mq presenti               | 560  |
|  | mq differenza             | 69   |
| B_Sala imbarchi extra Schengen             | n° gates fabbisogno       | 2    |
|  | n° presenti               | 6    |
|  | n° differenza             | 4    |
|  | mq fabbisogno             | 197  |
|  | mq presenti               | 230  |
| 6_Controllo passaporti IN                  | mq differenza             | 33   |
|  | n° gates fabbisogno       | 1    |
|  | n° presenti               | 2    |
|  | n° differenza             | 1    |
|  | mq accodamento fabbisogno | 45   |
| 7_Ritiro bagagli                           | mq presenti               | 190  |
|  | mq differenza             | 145  |
|  | n° postazioni fabbisogno  | 3    |
|  | n° presenti               | 2    |
|  | n° differenza             | -1   |
| 8_Hall arrivi                              | mq fabbisogno             | 330  |
|  | mq presenti               | 605  |
|  | mq differenza             | 275  |
|  | n° nastri fabbisogno      | 1    |
|  | n° presenti               | 3    |
|  | n° differenza             | 2    |
|  | mq fabbisogno             | 461  |
|  | mq presenti               | 760  |
|  | mq differenza             | 299  |

### SUPERFICI TOTALI

|                 |    |      |
|-----------------|----|------|
| Piano interrato | mq | 1400 |
| Piano terra     | mq | 7950 |
| Mezzanino       | mq | 550  |
| Piano primo     | mq | 3250 |

## S.4.7 Traffico commerciale 2000-2008

### Traffico passeggeri

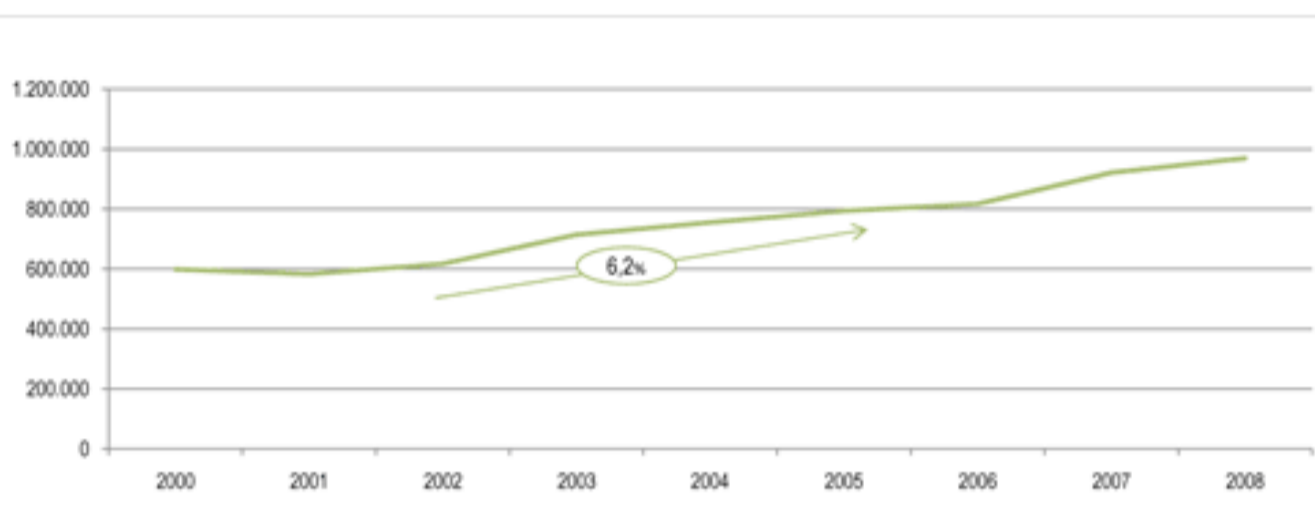
Il traffico passeggeri ha registrato una crescita costante, arrivando nel 2008 a poco meno di un milione di passeggeri movimentati (Cagr +6,2%). Gli anni di maggior crescita sono stati il 2003, quando si è fortemente sviluppato il traffico nazionale, grazie all'incremento dei collegamenti verso Roma e Milano dei vettori Alitalia e Air One, ed il 2007 sempre grazie allo sviluppo del traffico nazionale. La crescita, anche se più contenuta, del traffico internazionale, è dovuta principalmente all'arrivo della compagnia low cost Ryanair, che ha avviato dal 2004 un collegamento con Londra.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 1.095.620 con un incremento del 13,2% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

| Anno | PAX     | Δ%    |
|------|---------|-------|
| 2000 | 598.713 |       |
| 2001 | 583.161 | -2,6% |
| 2002 | 617.141 | 5,8%  |
| 2003 | 714.950 | 15,8% |
| 2004 | 755.330 | 5,6%  |
| 2005 | 793.959 | 5,1%  |
| 2006 | 816.878 | 2,9%  |
| 2007 | 921.898 | 12,9% |
| 2008 | 969.338 | 5,1%  |

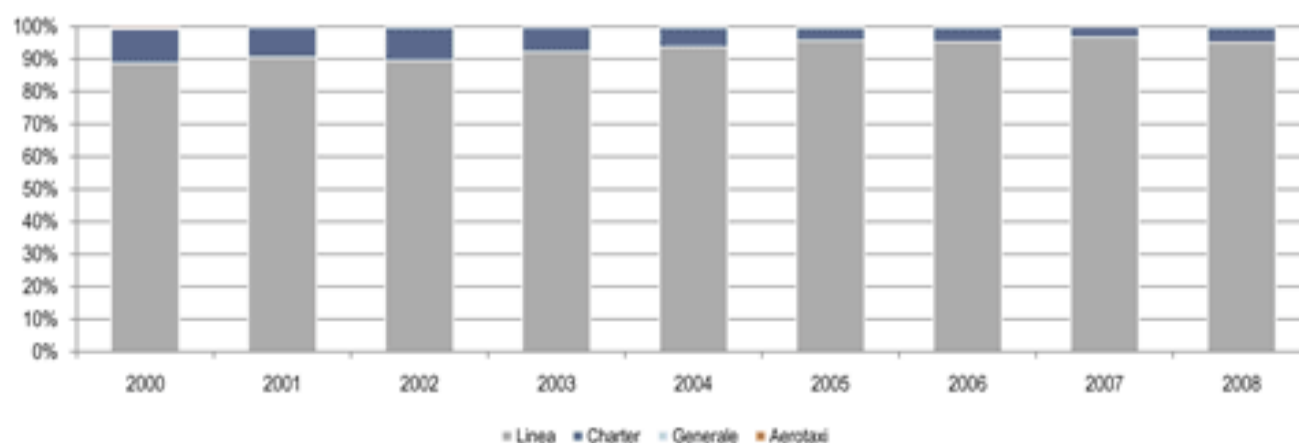
|      |      |
|------|------|
| CAGR | 6,2% |
|------|------|



Tab.S.4.7.1 Passeggeri 2000-2008

Il traffico charter per il trasporto passeggeri è passato dal 10,5% del 2000 al 4,6% del 2008, con le quote di aerotaxi e aviazione generale quasi nulle.

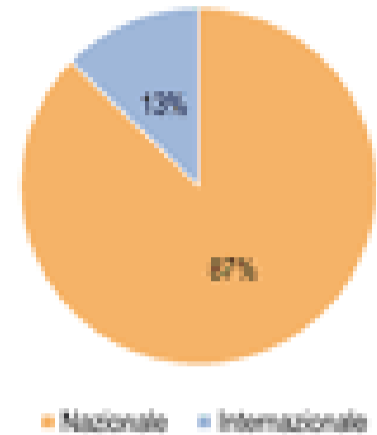
| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 88,8% | 10,5%   | 0,5%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2001 | 90,5% | 9,2%    | 0,2%     | 0,1%     | 100,0% |
| 2002 | 89,5% | 10,1%   | 0,1%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2003 | 92,2% | 7,5%    | 0,1%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2004 | 93,6% | 6,0%    | 0,1%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2005 | 95,7% | 3,9%    | 0,2%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2006 | 95,2% | 4,5%    | 0,2%     | 0,1%     | 100,0% |
| 2007 | 96,7% | 3,2%    | 0,1%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2008 | 95,1% | 4,6%    | 0,1%     | 0,2%     | 100,0% |



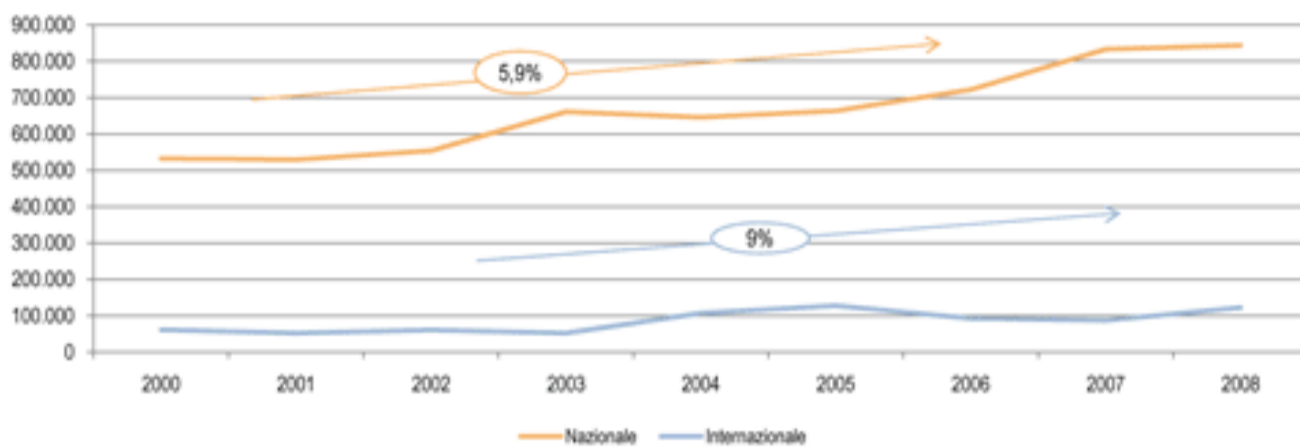
Tab.S.4.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

| Nazionale |         |       | Internazionale |         |        |
|-----------|---------|-------|----------------|---------|--------|
| Anno      | PAX     | Δ%    | Anno           | PAX     | Δ%     |
| 2000      | 532.576 |       | 2000           | 61.612  |        |
| 2001      | 529.301 | -0,6% | 2001           | 52.202  | -15,3% |
| 2002      | 554.061 | 4,7%  | 2002           | 60.920  | 16,7%  |
| 2003      | 660.843 | 19,3% | 2003           | 52.090  | -14,5% |
| 2004      | 646.031 | -2,2% | 2004           | 106.778 | 105,0% |
| 2005      | 663.443 | 2,7%  | 2005           | 127.296 | 19,2%  |
| 2006      | 721.803 | 8,8%  | 2006           | 92.368  | -27,4% |
| 2007      | 833.272 | 15,4% | 2007           | 87.188  | -5,6%  |
| 2008      | 843.855 | 1,3%  | 2008           | 122.438 | 40,4%  |
| CAGR      | 5,9%    |       | CAGR           | 9,0%    |        |

Per quel che riguarda i voli di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato l'87% del totale gestito dall'aeroporto nel 2008.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



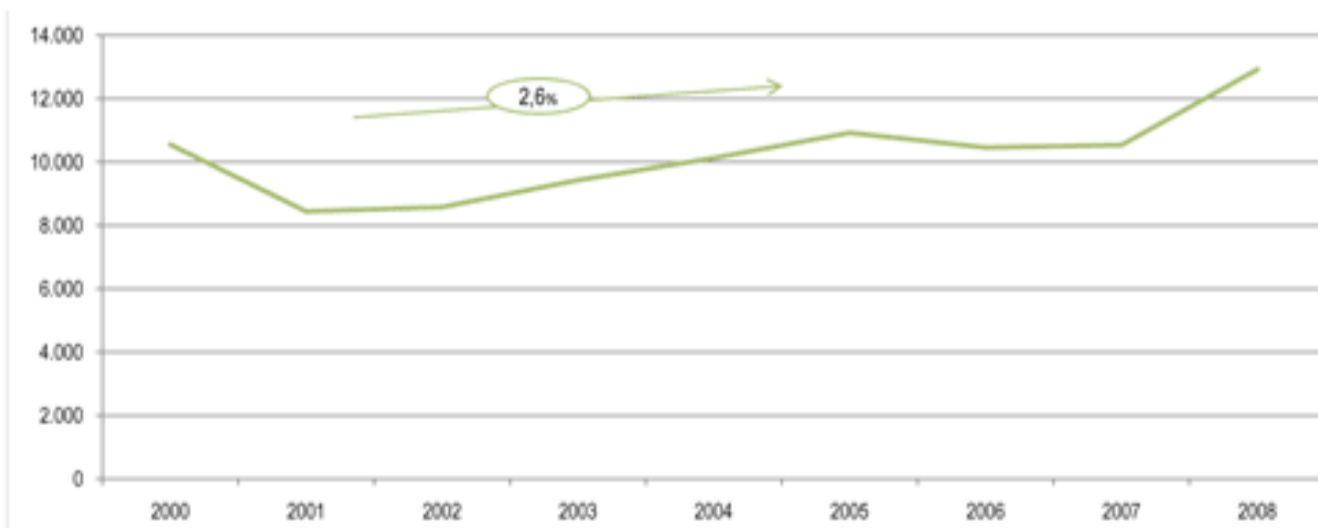
Il traffico nazionale ha subito delle leggere flessioni nel 2001 e nel 2004 (-0,6% e -2,2%), mentre negli altri anni ha registrato degli incrementi importanti, in particolar modo nel 2003 e 2007 (+19,3% e 15,4%). Il traffico internazionale raddoppia dal 2000 al 2008 con un CAGR del 9%. Il picco percentuale maggiore si è avuto nel 2004 (+105%).

Tab.S.4.7.3 Passeggeri 2000-2008

| Anno | MOV    | Δ%     |
|------|--------|--------|
| 2000 | 10.550 |        |
| 2001 | 8.440  | -20,0% |
| 2002 | 8.577  | 1,6%   |
| 2003 | 9.430  | 9,9%   |
| 2004 | 10.130 | 7,4%   |
| 2005 | 10.926 | 7,9%   |
| 2006 | 10.464 | -4,2%  |
| 2007 | 10.540 | 0,7%   |
| 2008 | 12.921 | 22,6%  |
| CAGR | 2,6%   |        |

### Movimenti

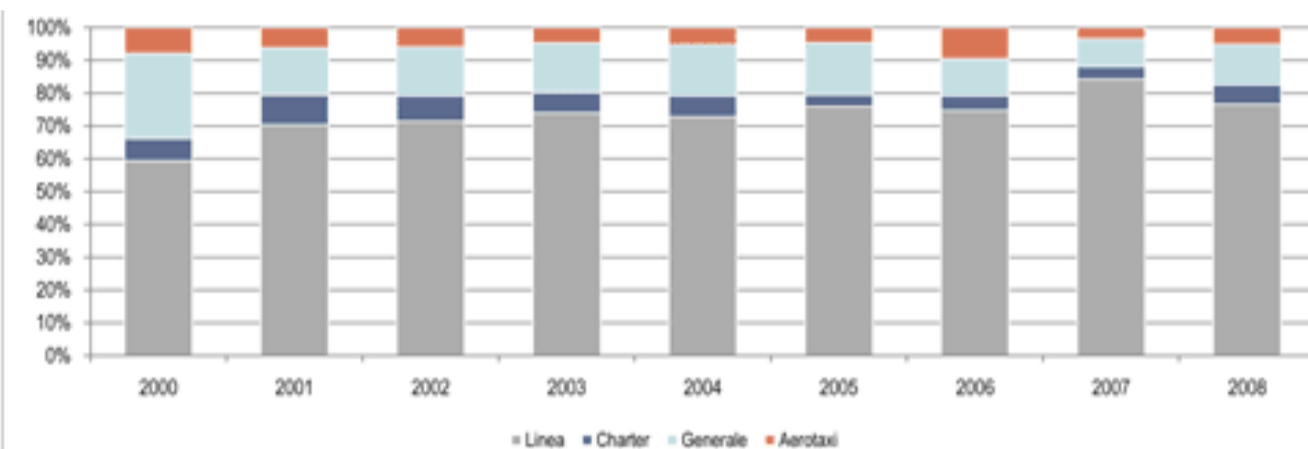
Il numero di movimenti è stato di circa 13 mila nel 2008, con un CAGR del 2,6%.



Tab.S.4.7.4 Movimenti 2000-2008

Anche in termini di movimenti, il traffico charter rappresenta una buona percentuale, oscillando tra il 3,5% ed il 9,1%. L'aviazione generale fa registrare una percentuale di traffico che passa dal 26% del 2000 al 12,4% del 2008. Importante anche il peso dell'aerotaxi, tra il 3,3% ed il 7,9%.

| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 59,4% | 6,8%    | 7,9%     | 26,0%    | 100,0% |
| 2001 | 70,3% | 9,1%    | 6,1%     | 14,5%    | 100,0% |
| 2002 | 71,5% | 7,8%    | 6,0%     | 14,8%    | 100,0% |
| 2003 | 74,0% | 6,1%    | 4,7%     | 15,2%    | 100,0% |
| 2004 | 72,8% | 6,5%    | 5,2%     | 15,5%    | 100,0% |
| 2005 | 76,0% | 3,5%    | 4,6%     | 16,0%    | 100,0% |
| 2006 | 74,8% | 4,5%    | 9,4%     | 11,3%    | 100,0% |
| 2007 | 84,2% | 3,9%    | 3,3%     | 8,5%     | 100,0% |
| 2008 | 76,6% | 6,0%    | 5,0%     | 12,4%    | 100,0% |

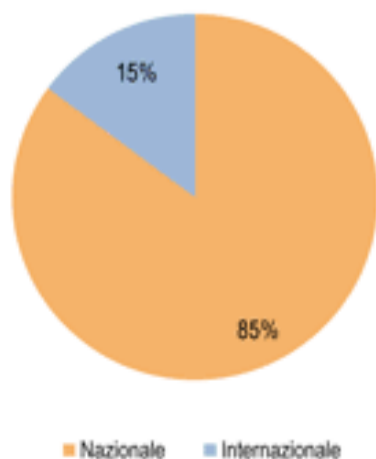


Tab.S.4.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

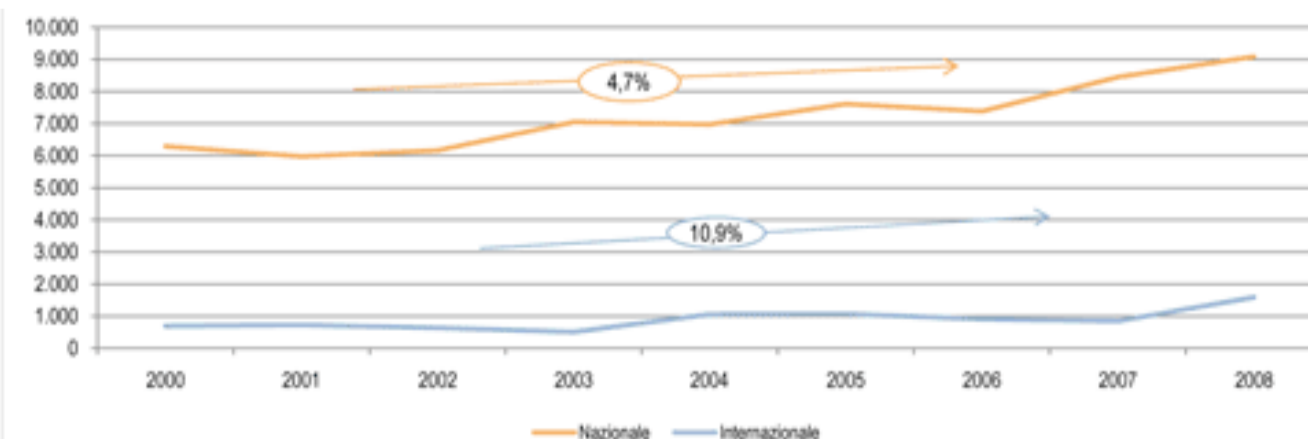
Per quel che riguarda i voli di linea e charter, il traffico internazionale ha registrato una forte crescita negli anni 2004, 2005 e 2008. Il traffico nazionale è passato da 6.228 movimenti del 2000 a 9.085 nel 2008, registrando un CAGR del 4,7%.

| Nazionale |       |       | Internazionale |       |        |
|-----------|-------|-------|----------------|-------|--------|
| Anno      | MOV   | Δ%    | Anno           | MOV   | Δ%     |
| 2000      | 6.228 |       | 2000           | 693   |        |
| 2001      | 5.976 | -5,0% | 2001           | 725   | 4,6%   |
| 2002      | 6.161 | 3,1%  | 2002           | 637   | -12,1% |
| 2003      | 7.050 | 14,4% | 2003           | 504   | -20,9% |
| 2004      | 6.975 | -1,1% | 2004           | 1.052 | 108,7% |
| 2005      | 7.609 | 9,1%  | 2005           | 1.073 | 2,0%   |
| 2006      | 7.386 | -2,9% | 2006           | 907   | -15,5% |
| 2007      | 8.449 | 14,4% | 2007           | 841   | -7,3%  |
| 2008      | 9.085 | 7,5%  | 2008           | 1.585 | 88,5%  |
| CAGR      | 4,7%  |       | CAGR           | 10,9% |        |

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta l'83% del totale dell'aeroporto nel 2008.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

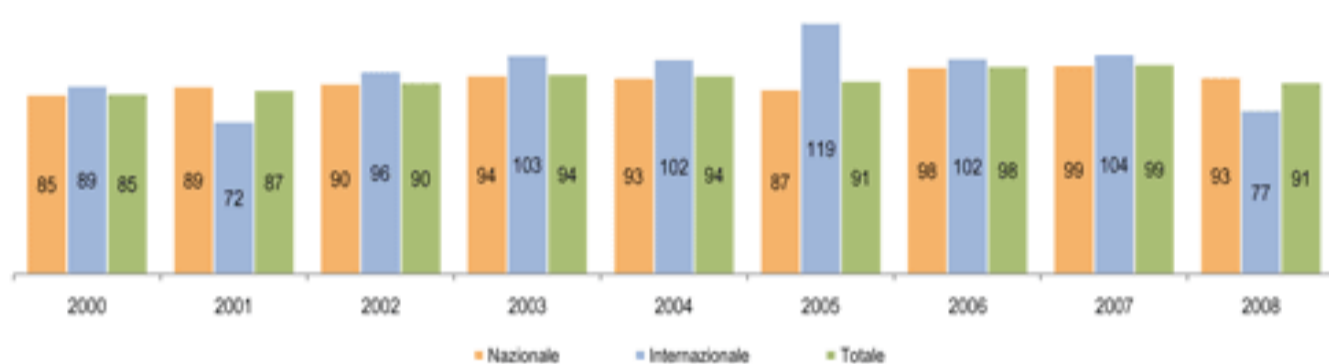


Tab.S.4.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

| Anno | NAZ  | INTER | TOT  |
|------|------|-------|------|
| 2000 | 85   | 89    | 85   |
| 2001 | 89   | 72    | 87   |
| 2002 | 90   | 96    | 90   |
| 2003 | 94   | 103   | 94   |
| 2004 | 93   | 102   | 94   |
| 2005 | 87   | 119   | 91   |
| 2006 | 98   | 102   | 98   |
| 2007 | 99   | 104   | 99   |
| 2008 | 93   | 77    | 91   |
| CAGR | 1,2% | -1,7% | 0,8% |

### Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

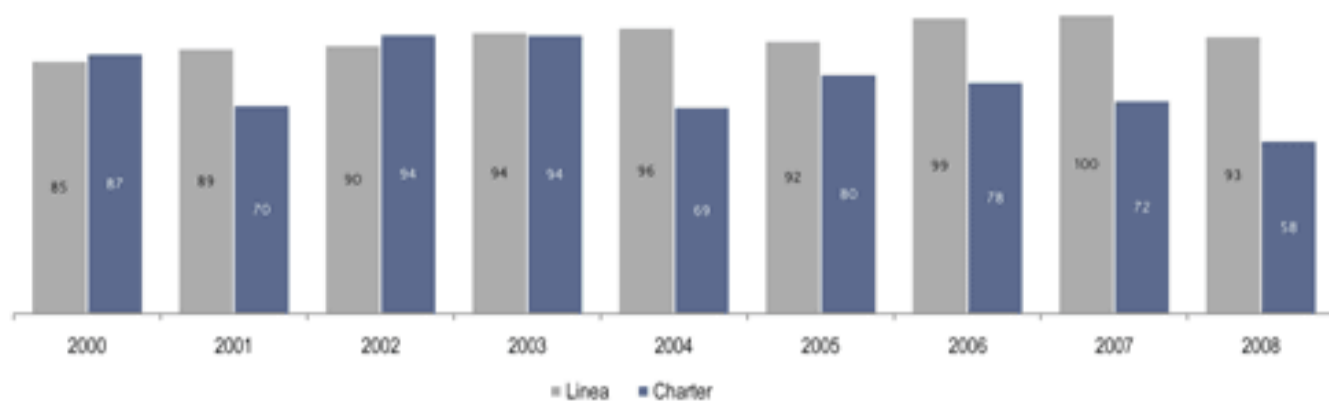
Il numero medio di passeggeri per volo è cresciuto poco, passando da 85 nel 2000 a 91 nel 2008. La media per il traffico internazionale ha subito addirittura un calo, passando da 89 del 2000 a 77 nel 2008, con una riduzione annua media del -1,7%.



Tab.S.4.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

| Anno | LINEA | CHARTER |
|------|-------|---------|
| 2000 | 85    | 87      |
| 2001 | 89    | 70      |
| 2002 | 90    | 94      |
| 2003 | 94    | 94      |
| 2004 | 96    | 69      |
| 2005 | 92    | 80      |
| 2006 | 99    | 78      |
| 2007 | 100   | 72      |
| 2008 | 93    | 58      |
| CAGR | 1,2%  | -5,0%   |

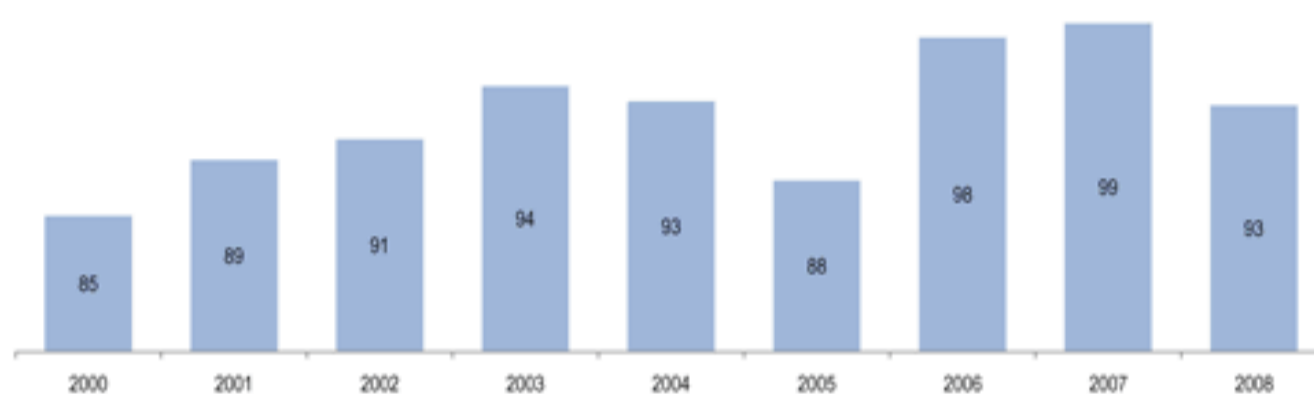
Anche la media di passeggeri per volo charter ha subito una riduzione, raggiungendo quota 58 nel 2008, mentre il traffico di linea ha rispettato l'andamento del traffico nazionale.



Tab.S.4.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Il numero di passeggeri medi per volo di linea nazionale è allineato alla media dei voli nazionali.

| Anno | LINEA Naz |
|------|-----------|
| 2000 | 85        |
| 2001 | 89        |
| 2002 | 91        |
| 2003 | 94        |
| 2004 | 93        |
| 2005 | 88        |
| 2006 | 98        |
| 2007 | 99        |
| 2008 | 93        |
| CAGR | 1,1%      |

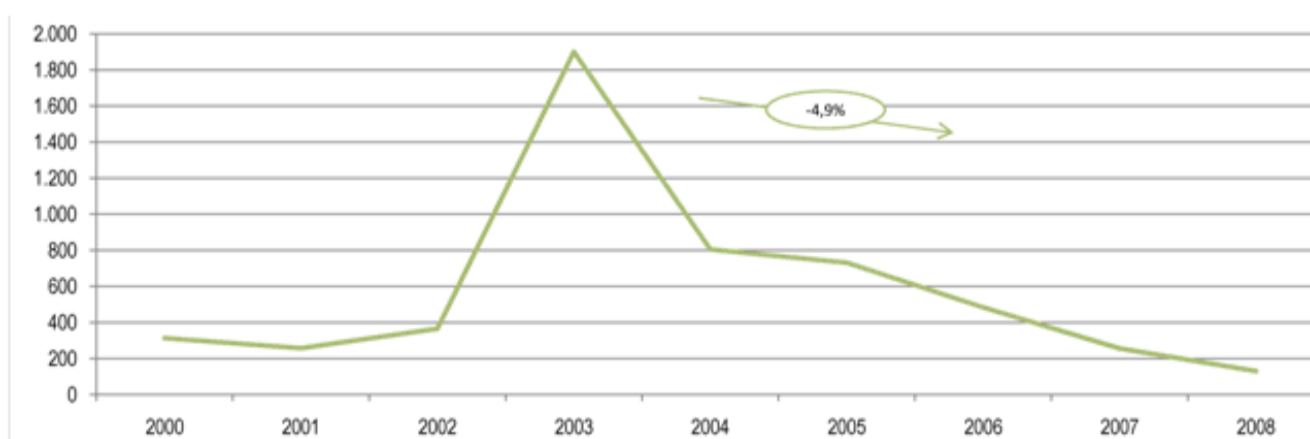


Tab.S.4.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo, a meno di un'importante ripresa nel 2003 (+419,4%), ha subito delle importanti flessioni che comportano un CAGR del -10,3%.

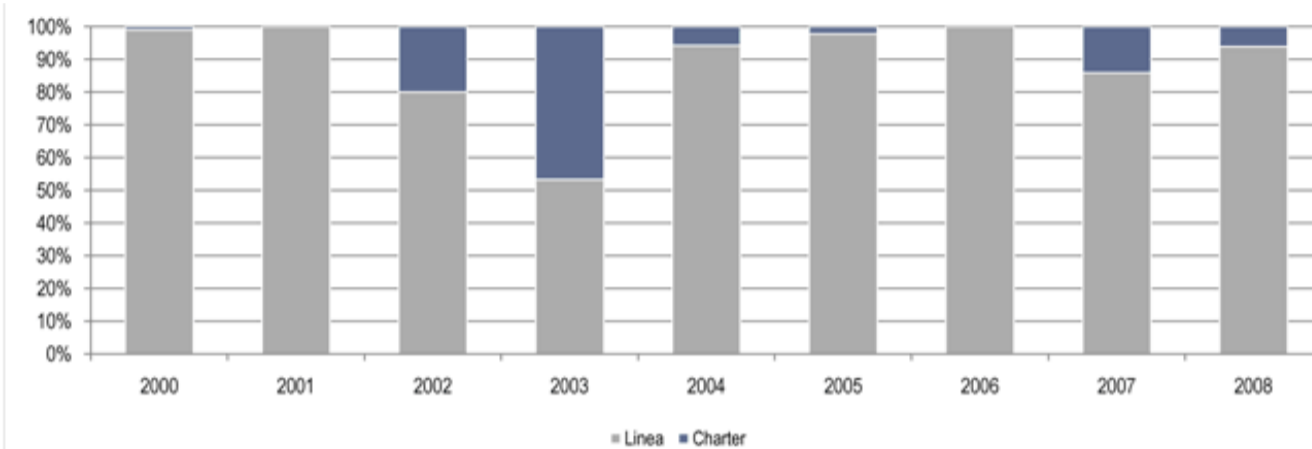
| Anno | TONS  | Δ%     |
|------|-------|--------|
| 2000 | 313   |        |
| 2001 | 258   | -17,6% |
| 2002 | 366   | 41,9%  |
| 2003 | 1.901 | 419,4% |
| 2004 | 805   | -57,7% |
| 2005 | 731   | -9,2%  |
| 2006 | 483   | -33,9% |
| 2007 | 256   | -47,0% |
| 2008 | 131   | -48,8% |
| CAGR |       | -10,3% |



Tab.S.4.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008

| Anno | Linea  | Charter |
|------|--------|---------|
| 2000 | 99,0%  | 1,0%    |
| 2001 | 100,0% | 0,0%    |
| 2002 | 80,1%  | 19,9%   |
| 2003 | 53,3%  | 46,7%   |
| 2004 | 94,3%  | 5,7%    |
| 2005 | 97,8%  | 2,2%    |
| 2006 | 100,0% | 0,0%    |
| 2007 | 85,9%  | 14,1%   |
| 2008 | 93,9%  | 6,1%    |

Il traffico cargo con voli charter ha avuto un picco di utilizzo nel 2003 (46,7%), attestandosi poi sul 6,1% nel 2008.

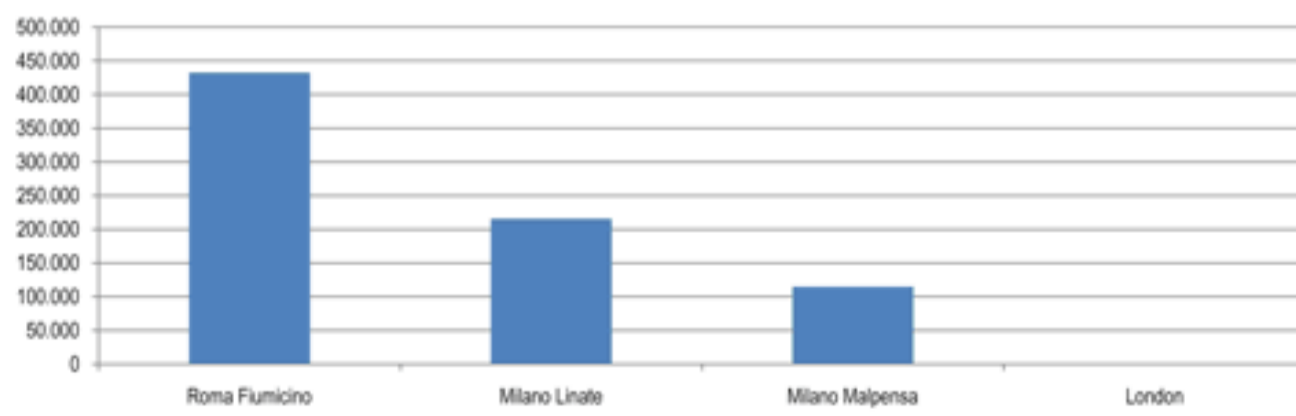


Tab.S.4.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

| Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi |      |      |      |        |        |        |        |      |
|---|------|------|------|--------|--------|--------|--------|------|
|   | 2000 | 2001 | 2002 | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007 |
| Gran Bretagna   |      |      |      | 52.036 | 71.066 | 90.445 | 48.834 |      |
| Francia   |      |      |      | 1.019  | 13.309 | 10.439 | 15.422 |      |

### Principali O-D

La maggior parte del traffico passeggeri è diretto verso destinazioni nazionali. La nazione estera maggiormente collegata è la Gran Bretagna con 48.834 tra partenze ed arrivi nel 2006.



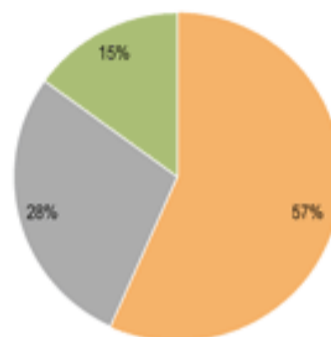
Tab.S.4.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

Le tratte più rappresentative risultano essere quelle verso Roma Fiumicino (28%) e Milano Linate (15%). Entrambe hanno avuto negli anni una crescita abbastanza costante, incrementando il traffico rispettivamente di 78.000 e 117.000 passeggeri tra il 2003 ed il 2007. Nel 2008 il traffico con Roma è cresciuto mentre è diminuito sulla tratta con Milano Linate.

| Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte: |      |      |      |         |         |         |         |         |         |
|---|------|------|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|   | 2000 | 2001 | 2002 | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    |
|   |      |      |      |         |         |         |         |         | 81.547  |
| Roma Fiumicino  |      |      |      | 298.165 | 269.885 | 258.175 | 291.699 | 376.969 | 432.194 |
| Milano Linate   |      |      |      | 206.827 | 233.538 | 228.503 | 261.854 | 323.396 | 215.408 |
| Milano Malpensa   |      |      |      | 97.576  | 83.917  | 98.132  | 64.602  |         | 114.706 |



- Roma Fiumicino
- Milano Linate
- Milano Malpensa



Tab.S.4.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008



| Passeggeri |                | 2000           | 2001           | 2002           | 2003           | 2004           | 2005           | 2006           | 2007           | 2008           |
|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Linea      | Internazionale | 0              | 299            | 674            | 0              | 66.100         | 98.803         | 59.824         | 60.236         | 81.462         |
|            |                |                |                | 125,4%         | -100,0%        |                | 49,5%          | -39,5%         | 0,7%           | 35,2%          |
|            | Nazionale      | 531.440        | 527.670        | 551.785        | 659.417        | 641.223        | 661.263        | 717.798        | 830.833        | 839.967        |
|            |                |                | -0,7%          | 4,6%           | 19,5%          | -2,8%          | 3,1%           | 8,5%           | 15,7%          | 1,1%           |
|            | <b>TOT</b>     | <b>531.440</b> | <b>527.969</b> | <b>552.459</b> | <b>659.417</b> | <b>707.323</b> | <b>760.066</b> | <b>777.622</b> | <b>891.069</b> | <b>921.429</b> |
|            |                |                | -0,7%          | 4,6%           | 19,4%          | 7,3%           | 7,5%           | 2,3%           | 14,6%          | 3,4%           |
| Charter    | Internazionale | 61.612         | 51.903         | 60.246         | 52.090         | 40.678         | 28.493         | 32.544         | 26.952         | 40.976         |
|            |                |                | -15,8%         | 16,1%          | -13,5%         | -21,9%         | -30,0%         | 14,2%          | -17,2%         | 52,0%          |
|            | Nazionale      | 1.136          | 1.631          | 2.276          | 1.426          | 4.808          | 2.180          | 4.005          | 2.439          | 3.888          |
|            |                |                | 43,6%          | 39,5%          | -37,3%         | 237,2%         | -54,7%         | 83,7%          | -39,1%         | 59,4%          |
|            | <b>TOT</b>     | <b>62.748</b>  | <b>53.534</b>  | <b>62.522</b>  | <b>53.516</b>  | <b>45.486</b>  | <b>30.673</b>  | <b>36.549</b>  | <b>29.391</b>  | <b>44.864</b>  |
|            |                |                | -14,7%         | 16,8%          | -14,4%         | -15,0%         | -32,6%         | 19,2%          | -19,6%         | 52,6%          |
| Aerotaxi   | Internazionale | 2.539          | 554            | 284            | 305            | 307            | 835            | 410            | 360            | 451            |
|            |                |                | -78,2%         | -48,7%         | 7,4%           | 0,7%           | 172,0%         | -50,9%         | -12,2%         | 25,3%          |
|            | Nazionale      | 661            | 562            | 533            | 391            | 590            | 475            | 1.545          | 658            | 802            |
|            |                |                | -15,0%         | -5,2%          | -26,6%         | 50,9%          | -19,5%         | 225,3%         | -57,4%         | 21,9%          |
|            | <b>TOT</b>     | <b>3.200</b>   | <b>1.116</b>   | <b>817</b>     | <b>696</b>     | <b>897</b>     | <b>1.310</b>   | <b>1.955</b>   | <b>1.018</b>   | <b>1.253</b>   |
|            |                |                | -65,1%         | -26,8%         | -14,8%         | 28,9%          | 46,0%          | 49,2%          | -47,9%         | 23,1%          |
| Generale   | Internazionale | 516            | 213            | 495            | 667            | 664            |                |                |                |                |
|            |                |                | -58,7%         | 132,4%         | 34,7%          | -0,4%          |                |                |                |                |
|            | Nazionale      | 809            | 329            | 848            | 654            | 960            |                |                |                |                |
|            |                |                | -59,3%         | 157,8%         | -22,9%         | 46,8%          |                |                |                |                |
|            | <b>TOT</b>     | <b>1.325</b>   | <b>542</b>     | <b>1.343</b>   | <b>1.321</b>   | <b>1.624</b>   | <b>1.910</b>   | <b>752</b>     | <b>420</b>     | <b>1.792</b>   |
|            |                |                | -59,1%         | 147,8%         | -1,6%          | 22,9%          | 17,6%          | -60,6%         | -44,1%         | 326,7%         |
| TOT        | Internazionale | 64.667         | 52.969         | 61.699         | 53.062         | 107.749        | 128.131        | 92.778         | 87.548         | 122.889        |
|            |                |                | -18,1%         | 16,5%          | -14,0%         | 103,1%         | 18,9%          | -27,6%         | -5,6%          | 40,4%          |
|            | Nazionale      | 534.046        | 530.192        | 555.442        | 661.888        | 647.581        | 663.918        | 723.348        | 833.930        | 844.657        |
|            |                |                | -0,7%          | 4,8%           | 19,2%          | -2,2%          | 2,5%           | 9,0%           | 15,3%          | 1,3%           |
|            | <b>TOT</b>     | <b>598.713</b> | <b>583.161</b> | <b>617.141</b> | <b>714.950</b> | <b>755.330</b> | <b>793.959</b> | <b>816.878</b> | <b>921.898</b> | <b>969.338</b> |
|            |                |                | -2,6%          | 5,8%           | 15,8%          | 5,6%           | 5,1%           | 2,9%           | 12,9%          | 5,1%           |

| Movimenti |                | 2000          | 2001         | 2002         | 2003         | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          |
|-----------|----------------|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Linea     | Internazionale | 8             | 10           | 39           | 0            | 501           | 748           | 498           | 490           | 868           |
|           |                |               | 25,0%        | 290,0%       | -100,0%      |               | 49,3%         | -33,4%        | -1,6%         | 77,1%         |
|           | Nazionale      | 6.254         | 5.926        | 6.092        | 6.982        | 6.870         | 7.552         | 7.325         | 8.389         | 9.029         |
|           |                |               | -5,2%        | 2,8%         | 14,6%        | -1,6%         | 9,9%          | -3,0%         | 14,5%         | 7,6%          |
|           | <b>TOT</b>     | <b>6.262</b>  | <b>5.936</b> | <b>6.131</b> | <b>6.982</b> | <b>7.371</b>  | <b>8.300</b>  | <b>7.823</b>  | <b>8.879</b>  | <b>9.897</b>  |
|           |                |               | -5,2%        | 3,3%         | 13,9%        | 5,6%          | 12,6%         | -5,7%         | 13,5%         | 11,5%         |
| Charter   | Internazionale | 685           | 715          | 598          | 504          | 551           | 325           | 409           | 351           | 717           |
|           |                |               | 4,4%         | -16,4%       | -15,7%       | 9,3%          | -41,0%        | 25,8%         | -14,2%        | 104,3%        |
|           | Nazionale      | 34            | 50           | 69           | 68           | 105           | 57            | 61            | 60            | 56            |
|           |                |               | 47,1%        | 38,0%        | -1,4%        | 54,4%         | -45,7%        | 7,0%          | -1,6%         | -6,7%         |
|           | <b>TOT</b>     | <b>719</b>    | <b>765</b>   | <b>667</b>   | <b>572</b>   | <b>656</b>    | <b>382</b>    | <b>470</b>    | <b>411</b>    | <b>773</b>    |
|           |                |               | 6,4%         | -12,8%       | -14,2%       | 14,7%         | -41,8%        | 23,0%         | -12,6%        | 88,1%         |
| Aerotaxi  | Internazionale | 618           | 296          | 221          | 237          | 258           | 339           | 321           | 141           | 317           |
|           |                |               | -52,1%       | -25,3%       | 7,2%         | 8,9%          | 31,4%         | -5,3%         | -56,1%        | 124,8%        |
|           | Nazionale      | 213           | 221          | 290          | 205          | 270           | 161           | 665           | 212           | 334           |
|           |                |               | 3,8%         | 31,2%        | -29,3%       | 31,7%         | -40,4%        | 313,0%        | -68,1%        | 57,5%         |
|           | <b>TOT</b>     | <b>831</b>    | <b>517</b>   | <b>511</b>   | <b>442</b>   | <b>528</b>    | <b>500</b>    | <b>986</b>    | <b>353</b>    | <b>651</b>    |
|           |                |               | -37,8%       | -1,2%        | -13,5%       | 19,5%         | -5,3%         | 97,2%         | -64,2%        | 84,4%         |
| Generale  | Internazionale | 820           | 460          | 623          | 649          | 732           |               |               |               |               |
|           |                |               | -43,9%       | 35,4%        | 4,2%         | 12,8%         |               |               |               |               |
|           | Nazionale      | 1.918         | 762          | 645          | 785          | 843           |               |               |               |               |
|           |                |               | -60,3%       | -15,4%       | 21,7%        | 7,4%          |               |               |               |               |
|           | <b>TOT</b>     | <b>2.738</b>  | <b>1.222</b> | <b>1.268</b> | <b>1.434</b> | <b>1.575</b>  | <b>1.744</b>  | <b>1.185</b>  | <b>897</b>    | <b>1.600</b>  |
|           |                |               | -55,4%       | 3,8%         | 13,1%        | 9,8%          | 10,7%         | -32,1%        | -24,3%        | 78,4%         |
| TOT       | Internazionale | 2.131         | 1.481        | 1.481        | 1.390        | 2.042         | 1.412         | 1.228         | 982           | 1.902         |
|           |                |               | -30,5%       | 0,0%         | -6,1%        | 46,9%         | -30,9%        | -13,0%        | -20,0%        | 93,7%         |
|           | Nazionale      | 8.419         | 6.959        | 7.096        | 8.040        | 8.088         | 7.770         | 8.051         | 8.661         | 9.419         |
|           |                |               | -17,3%       | 2,0%         | 13,3%        | 0,6%          | -3,9%         | 3,6%          | 7,6%          | 8,8%          |
|           | <b>TOT</b>     | <b>10.550</b> | <b>8.440</b> | <b>8.577</b> | <b>9.430</b> | <b>10.130</b> | <b>10.926</b> | <b>10.464</b> | <b>10.540</b> | <b>12.921</b> |
|           |                |               | -20,0%       | 1,6%         | 9,9%         | 7,4%          | 7,9%          | -4,2%         | 0,7%          | 22,6%         |

| Cargo (Tons) |                | 2000       | 2001       | 2002       | 2003         | 2004       | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       |
|--------------|----------------|------------|------------|------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Linea        | Internazionale | 0          | 0          | 0          | 0            | 0          | 0          | 12         | 0          | 0          |
|              |                |            | -100,0%    |            |              |            |            |            | -100,0%    |            |
|              | Nazionale      | 310        | 258        | 293        | 1.014        | 759        | 715        | 471        | 220        | 123        |
|              |                |            | -16,7%     | 13,6%      | 246,1%       | -25,1%     | -5,8%      | -34,1%     | -53,3%     | -44,1%     |
|              | <b>TOT</b>     | <b>310</b> | <b>258</b> | <b>293</b> | <b>1.014</b> | <b>759</b> | <b>715</b> | <b>483</b> | <b>220</b> | <b>123</b> |
|              |                |            | -16,8%     | 13,6%      | 246,1%       | -25,1%     | -5,8%      | -32,4%     | -54,5%     | -44,1%     |
| Charter      | Internazionale | 3          | 0          | 73         | 872          | 42         | 0          | 0          | 0          | 8          |
|              |                |            | -99,7%     | #####      | 1094,5%      | -95,2%     | -100,0%    |            |            |            |
|              | Nazionale      | 0          | 0          | 0          | 15           | 4          | 16         | 0          | 36         | 0          |
|              |                |            |            |            |              | -73,3%     | 300,0%     | -100,0%    |            | -100,0%    |
|              | <b>TOT</b>     | <b>3</b>   | <b>0</b>   | <b>73</b>  | <b>887</b>   | <b>46</b>  | <b>16</b>  | <b>0</b>   | <b>36</b>  | <b>8</b>   |
|              |                |            | -99,7%     |            | 1115,1%      | -94,8%     | -65,2%     | -100,0%    |            | -77,8%     |
| TOT          | Internazionale | 3          | 0          | 73         | 872          | 42         | 0          | 12         | 0          | 8          |
|              |                |            | -99,7%     |            | 1094,5%      | -95,2%     | -100,0%    |            | -100,0%    |            |
|              | Nazionale      | 310        | 258        | 293        | 1.029        | 763        | 731        | 471        | 256        | 123        |
|              |                |            | -16,7%     | 13,6%      | 251,2%       | -25,9%     | -4,2%      | -35,6%     | -45,6%     | -52,0%     |
|              | <b>TOT</b>     | <b>313</b> | <b>258</b> | <b>366</b> | <b>1.901</b> | <b>805</b> | <b>731</b> | <b>483</b> | <b>256</b> | <b>131</b> |
|              |                |            | -17,6%     | 41,9%      | 419,4%       | -57,7%     | -9,2%      | -33,9%     | -47,0%     | -48,8%     |

Tab.S.4.7.14 Allegato

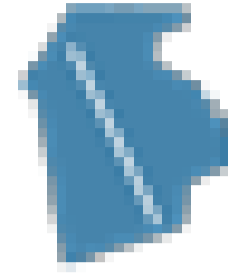
## S.5 Aeroporto civile "Gino Lisa" di Foggia





# Gino Lisa

## Foggia



### SEDIME (ha)

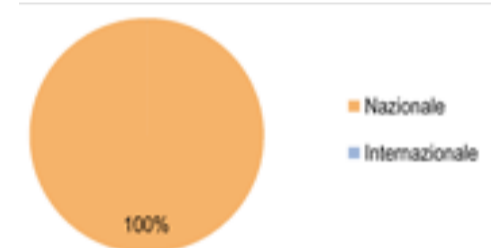
area civile  
211

area militare  
0

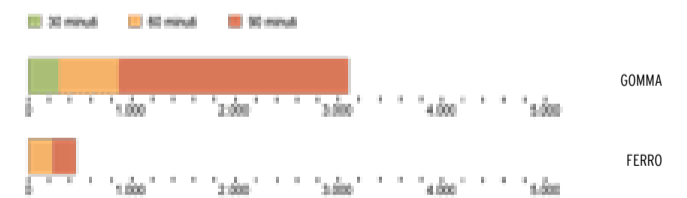
PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
30.500

### RIPARTIZIONE PAX 2008



### BACINO DI UTENZA per fasce isocrone di accessibilità (migliaia di residenti)



### TERMINAL

superficie (mq)  
2.350

dotazione per passeggero (mq)  
96,5

### incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

Il traffico passeggeri dello scalo di Foggia ha realizzato negli ultimi anni volumi molto modesti, incostanti nel tempo, con oscillazioni tra 7-10.000 passeggeri annui, con un importante impulso nel 2008 con un traffico annuo di circa 30.000 passeggeri.

Il traffico è a carattere stagionale, esclusivamente nazionale ed operato con voli di linea, a conferma del ruolo dello scalo di interesse locale e a vocazione turistica, anche a carattere religioso per la vicinanza a San Giovanni Rotondo.

L'aeroporto, gestito dall'unica Società di gestione pugliese, svolge attualmente attività di collegamento con le isole Tremiti mediante il servizio elicotteristico operato dall'Alidaunia.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto Gino Lisa è localizzato a sud di Foggia, a ridosso della città, quasi inglobato nel tessuto urbano e a 3km dal centro città.

E' il quarto scalo pugliese, distante 135 km dall'aeroporto principale della regione, quello di Bari, 190 km dall'aeroporto di Pescara e 175 km da quello di Napoli.

Sede di una scuola di volo per piloti statunitensi già prima della seconda guerra mondiale, il "Gino Lisa" diventa un'importante base aerea militare e solo nel 1971 viene aperto al traffico civile.

Il sedime aeroportuale ha un'estensione di 211 Ha, inserito nel territorio della periferia di Foggia, caratterizzato da una edificazione residenziale sparsa, sviluppata a pettine lungo le strade di collegamento tra la tangenziale ed il centro cittadino. Di fatto il sedime aeroportuale è delimitato per tre lati dalla viabilità urbana, a est dalla Via Gioberti, a sud dalla SS16 di circoscrizione della città ed est dalla SS655. A nord invece confina con una zona commerciale e con la multisala "Città del cinema".

## LIMITI E VINCOLI

La vicinanza del promontorio del Gargano a nord e l'Appennino Dauno ad ovest, costituiscono elementi di forte limitazione territoriale. Infatti entrambe le formazioni morfologiche raggiungono altitudini che superano di poco i 1.000m s.l.m.

La viabilità che delimita l'intero perimetro aeroportuale, in particolare la strada Statale 16 a sud e la SP 105, e la edificazione di gronda, costituiscono barriere fisiche all'ampliamento del sedime e delle infrastrutture aeroportuali, ed in particolare della pista.

## ACCESSIBILITA' E SOSTA

L'accesso all'aerostazione avviene attualmente attraverso la strada provinciale 105, dalla quale ci si può immettere nella viabilità cittadina, oppure sulla tangenziale di Foggia che permette la connessione con le principali strade statali che si irradiano dal capoluogo verso le altre località, e con l'autostrada A14.

La strada d'accesso dell'aerostazione e la stessa S.P. 105 hanno una sezione piuttosto stretta.

Le principali infrastrutture a rete costituite da autostrada (A14 BO-TA) e ferrovia (BO-LE), attraversano longitudinalmente l'area di Foggia, senza però interessare direttamente l'aeroporto. La maglia infrastrutturale di secondo livello è costituita dalle strade statali, che si sviluppano a raggiera a partire dal centro urbano.

La città ha una unica uscita autostradale sulla A14 che si colloca a nord est della città, mentre dalla A16 l'uscita di riferimento è quella di Candela.

Non esiste un collegamento ferroviario con la stazione di Foggia, che rappresenta una delle stazioni pugliesi con maggior traffico, dove si incrociano le linee a carattere nazionale (Pescara-Bari, Foggia-Napoli) e a livello regionale (Foggia-Potenza, Foggia-Manfredonia). Una linea ferroviaria ad alta capacità è attualmente in costruzione per il tratto Foggia-Bari, mentre è in fase di

progettazione per il tratto Napoli-Foggia.

Questo intervento consentirà di facilitare il trasporto di persone e merci lungo il percorso Bari-Foggia-Napoli-Roma, percorso di notevole importanza e di cui la stazione di Foggia è un nodo principale.

Un servizio di bus urbano garantisce il collegamento diretto con il centro di Foggia, ma mancano collegamenti pubblici con il Gargano e con S. Giovanni Rotondo, principali mete della domanda di traffico turistico e religioso.

L'aeroporto è oggi dotato di 93 posti auto, di cui 8 a pagamento.

## TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri è stata completamente riqualficata, sia da un punto di vista architettonico che funzionale, in occasione del Giubileo del 2000 per garantire i collegamenti con S. Giovanni Rotondo, meta di pellegrinaggi religiosi.

Ha una superficie di 2.350 mq e vi si riscontra una buona suddivisione operativa degli spazi ed un'ampia disponibilità di aree per attività commerciali. L'area destinata ai passeggeri è distribuita su un unico livello ed è posta a quota rialzata rispetto alla quota di campagna, risultando alquanto scomoda per i passeggeri ed i loro bagagli.

L'aerostazione offre pochi servizi soprattutto di handling e commerciali.

## TERMINAL MERCI

L'aeroporto di Foggia non dispone attualmente di un'aerostazione merci.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

Le infrastrutture airside sono piuttosto carenti, la lunghezza della pista è limitata a 1443 metri con la disponibilità di una singola via di rullaggio, che costringe gli aerei a ripercorrere in senso inverso la pista per allinearsi ed intraprendere il decollo, con conseguente penalizzazione della capacità dello scalo. Di conseguenza la piena efficienza delle infrastrutture è limitata ad aeromobili di media capacità.

## CRITICITA'

La maggiore criticità dell'aeroporto, oltre alla inadeguatezza delle infrastrutture airside già illustrate risiede soprattutto nella scarsa interrelazione con il territorio, con le zone turistiche del Gargano e con gli altri terminali di trasporto, quali il porto di Manfredonia e l'autoporto di Cerignola, che non solo non fanno sistema tra loro e con l'aeroporto, ma hanno entrambi grossi problemi strutturali.

Inoltre l'inefficienza e la discontinuità del servizio rendono difficoltosa l'operatività dello scalo e scoraggiano i vettori.

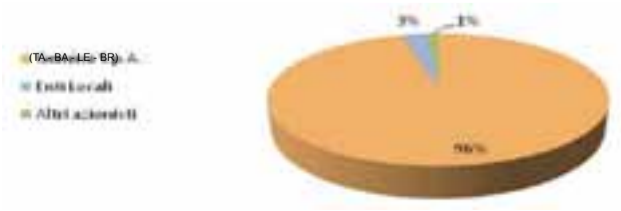
Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 61,4% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 8,3%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 96,5 mq/pax, molto al di sopra della media nazionale.

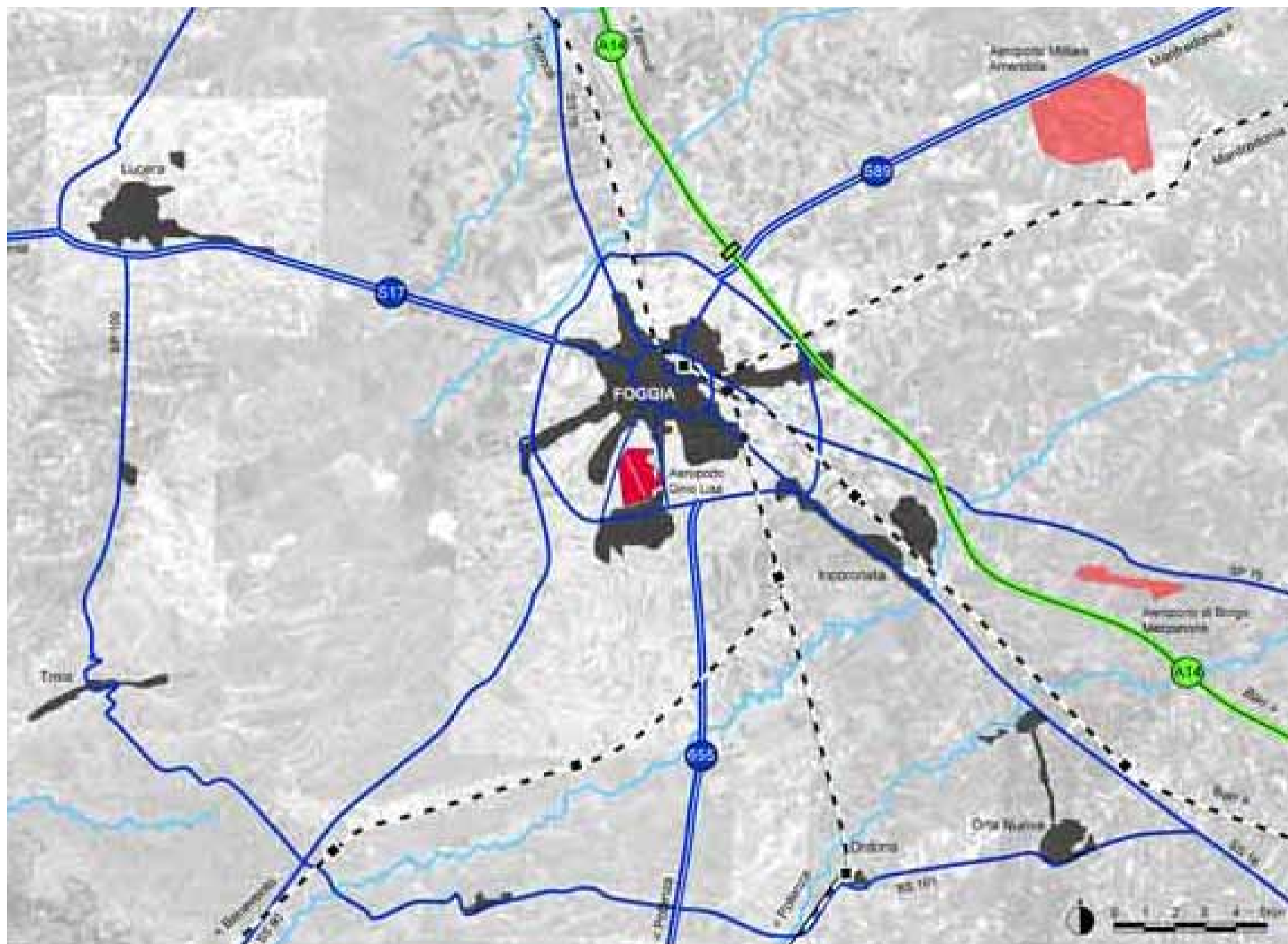
## GESTIONE AEROPORTUALE

La Società Aeroporti di Puglia SpA, in regime di concessione totale quarantennale, con Convenzione n. 40 del 25/01/2002, entrata in vigore dal 12/02/2003, gestisce il sistema aeroportuale pugliese costituito dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto.

La società è così costituita:



## S.5.2.1 Inquadramento territoriale



### LEGENDA

- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Altre infrastrutture aeroportuali
- Infrastruttura portuale
- Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
- Autostrada per mobilità nazionale
- Casello autostradale
- Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce
- Strada principale
- Linea - stazione ferroviaria
- Corso d'acqua



### Inquadramento territoriale

L'aeroporto Gino Lisa è localizzato a sud di Foggia, a ridosso della città, quasi inglobato nel tessuto urbano e a 3km dal centro città.

È il quarto scalo pugliese, distante 135 km dall'aeroporto di Bari.

Il sedime aeroportuale è inserito nel territorio della periferia di Foggia, caratterizzato da una edificazione residenziale sparsa, sviluppata a pettine lungo le strade di collegamento tra la tendenziale ed il centro cittadino. L'area aeroportuale è delimita per tre lati dalla viabilità urbana, a est dalla Via Gioberti, a sud dalla SS16 di circonvallazione della città. Ed est dalla SS655. A nord invece confina con una zona commerciale e con la multisala "città del cinema".

Da segnalare la vicinanza dell'aeroporto militare di Amendola, ad est e più a sud dell'aeroporto di Borgo Mezzanone.



**LEGENDA**

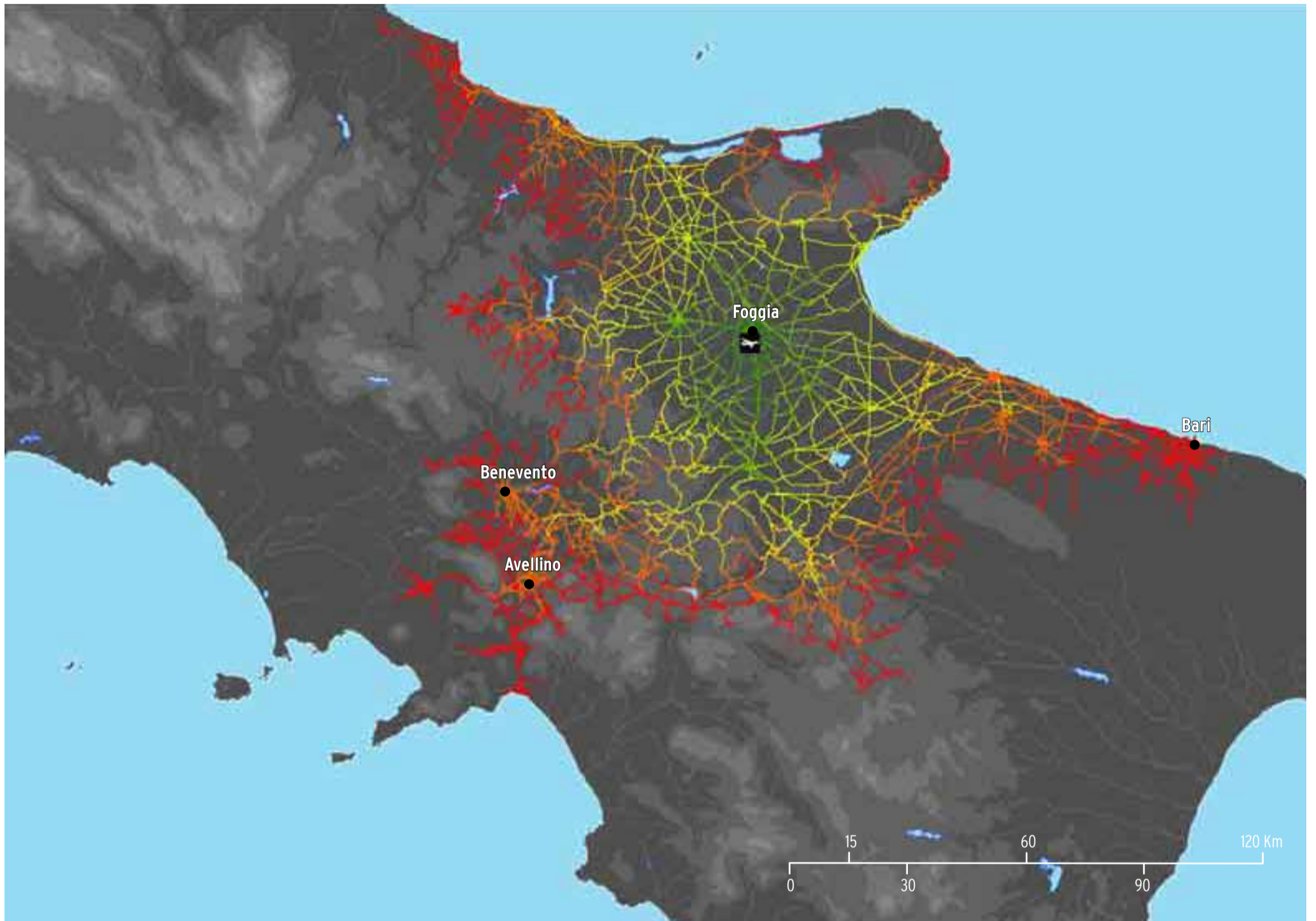
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile espansione aeroportuale

**Limiti e vincoli**

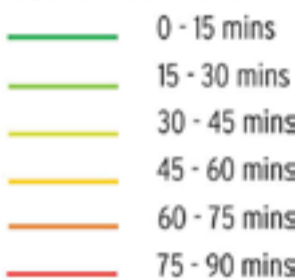
La viabilità che delimita l'intero perimetro aeroportuale, in particolare la strada Statale 16 a sud e la SP 105, e la edificazione di gronda, costituiscono barriere fisiche all'ampliamento del sedime e delle infrastrutture aeroportuali, ed in particolare della pista. A nord-est e a ovest lo scalo confina con aree sottoposte a vincolo ambientale. Da punto di vista aeronautico la vicinanza del promontorio del Gargano a nord e l'Appennino Dauno ad ovest, costituiscono elementi di forte limitazione territoriale.

## S.5.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



#### Modalità gomma

Per quanto riguarda l'aeroporto di Foggia, si sottolinea come le Autostrade A14 (Autostrada Adriatica Bologna-Taranto) e A16 (Autostrada dei Due Mari Napoli-Canosa) condizionino in maniera significativa l'andamento delle isocrone calcolate.

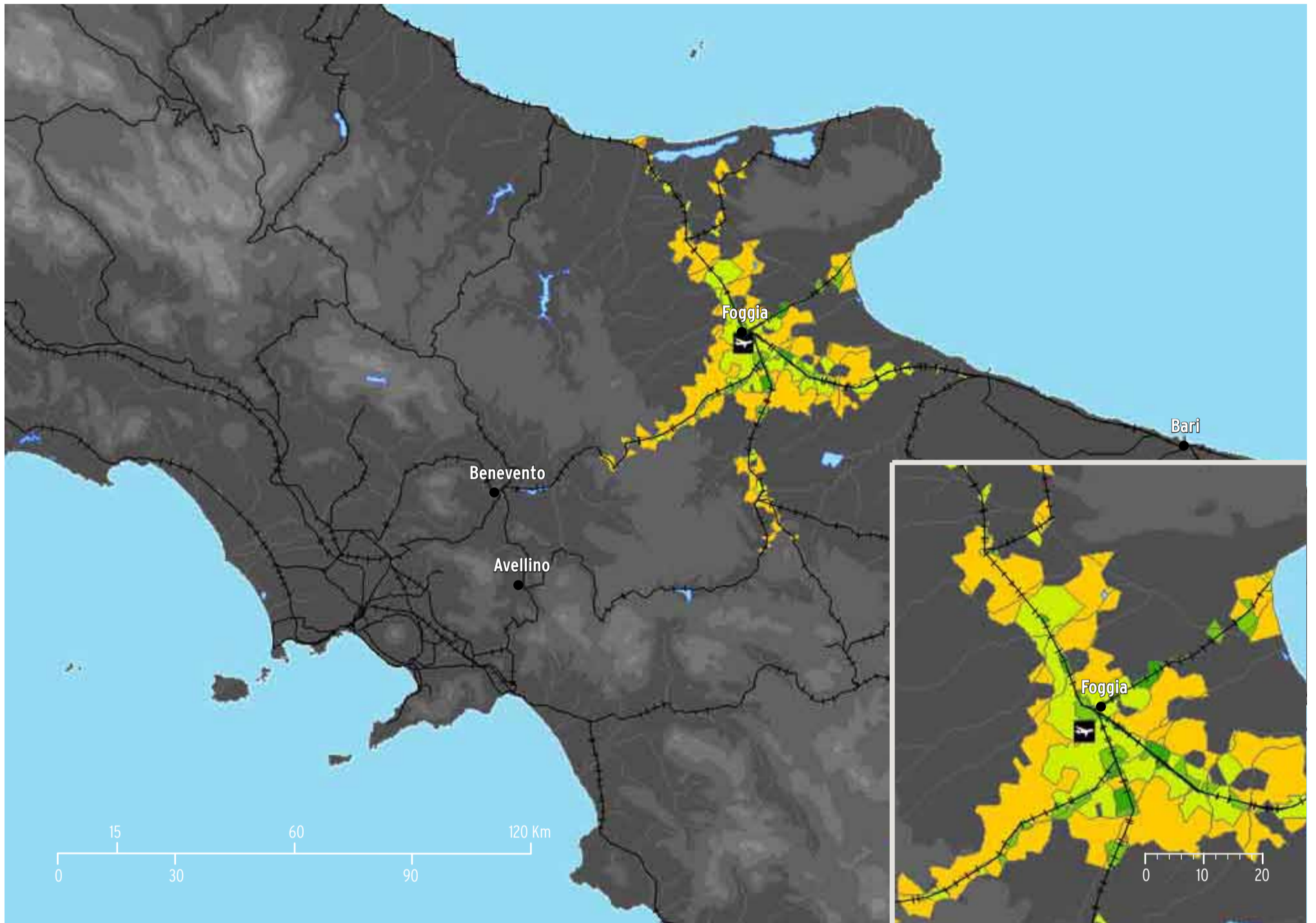
Grazie alla presenza di tali infrastrutture, infatti, le isocrone subiscono un allungamento in direzione sud-est, verso Bari, ed in direzione sud-ovest, verso Avellino. Esaminando le caratteristiche dei comuni attraversati dalle isocrone, si osserva che circa 320.000 residenti (pari al 10% del totale compreso nei 90') possano raggiungere l'aeroporto in meno di 30', circa 550.000 (pari al 18%) in un tempo compreso tra i 30' e i 60' e oltre 2.220.000 (pari al 72%) in un tempo che va dai 60' ai 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

Su circa 800.000 addetti, il 10% (circa 80.000) ricade nella prima macro-fascia (0-30'), il 14% (circa 115.000) nella seconda (30'-60') e ben il 76% (circa 600.000) nella terza (60'-90') (dato ISTAT 2001).

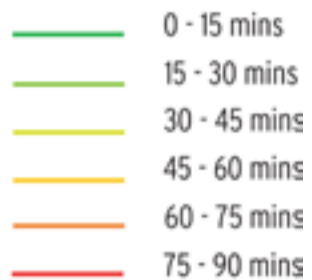
Per quanto riguarda le superfici territoriali dei comuni attraversati dalle isocrone, la prima macro-fascia si estende su una superficie di circa 2.400 kmq (pari al 14%), la seconda su oltre 5.500 kmq (pari al 32%) e la terza su circa 9.100 kmq (pari al 54% del totale).



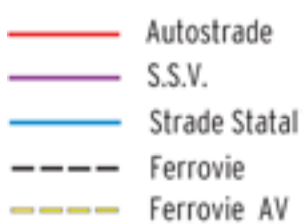
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



NB: Le stazioni ferroviarie individuate sono quelle raggiungibili dall'aeroporto in un tempo compreso tra 0 e 30 minuti, mentre l'accessibilità aeroportuale di tipo intermodale (ferro-gomma) viene misurata entro i 90 minuti complessivi.



### Modalità ferro

La stazione ferroviaria presa in esame è quella cittadina posta a nord del centro urbano, mentre l'aeroporto è posto a sud. La forma ramificata dell'isocrona ripercorre i differenti tracciati presenti sul territorio, raggiungendo i Comuni di San Severo, Manfredonia, Trinitapoli, Candela ed, infine, il territorio di Savignano Irpino. Nella fascia dei 30-45 minuti ricade l'intero Comune di Foggia ed i Comuni di prima fascia.

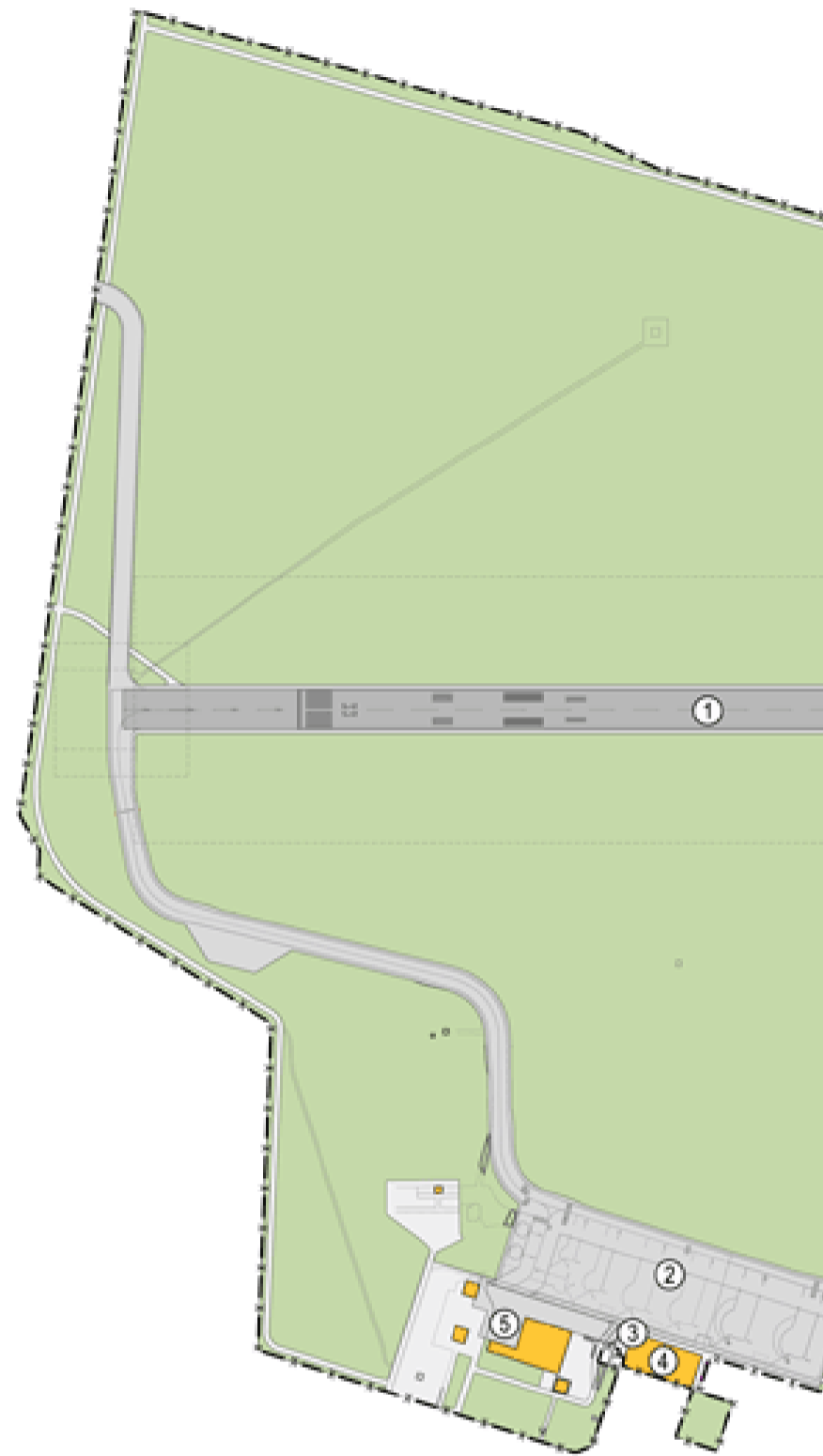
Dei circa 490.000 residenti (dati popolazione ISTAT 2008) che possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di un'ora, circa 250.000 (pari al 50%) sono localizzati nella prima macro-fascia (0-30'), mentre circa 240.000 (pari al 50%) nella seconda (30'-60').

Per quanto riguarda il dato relativo agli addetti (dato ISTAT 2001), il 54% (pari a circa 60.000 unità) può raggiungere la stazione in meno di mezz'ora ed il restante 46% (circa 55.000) in un tempo compreso tra la mezz'ora e l'ora.

La superficie territoriale dei comuni interessati dalle isocrone risulta essere:

- c.a. 1.400 kmq (pari al 33%) nella prima macro-fascia;
- c.a. 2.800 kmq (pari al 67%) nella seconda macro-fascia.

## S.5.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO CIVILE "GINO LISA" DI FOGGIA (LIBF)

**AREA PIAZZALE (mq)**  
43.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
2.350

**GATES**  
4

**STAND TOTALI**  
5

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
--

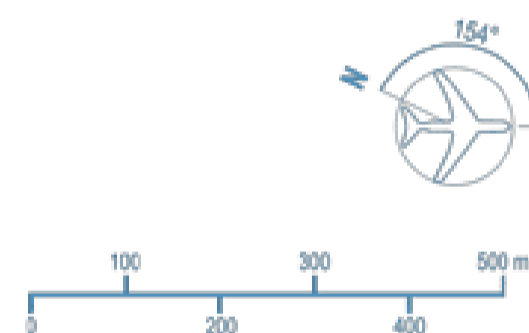
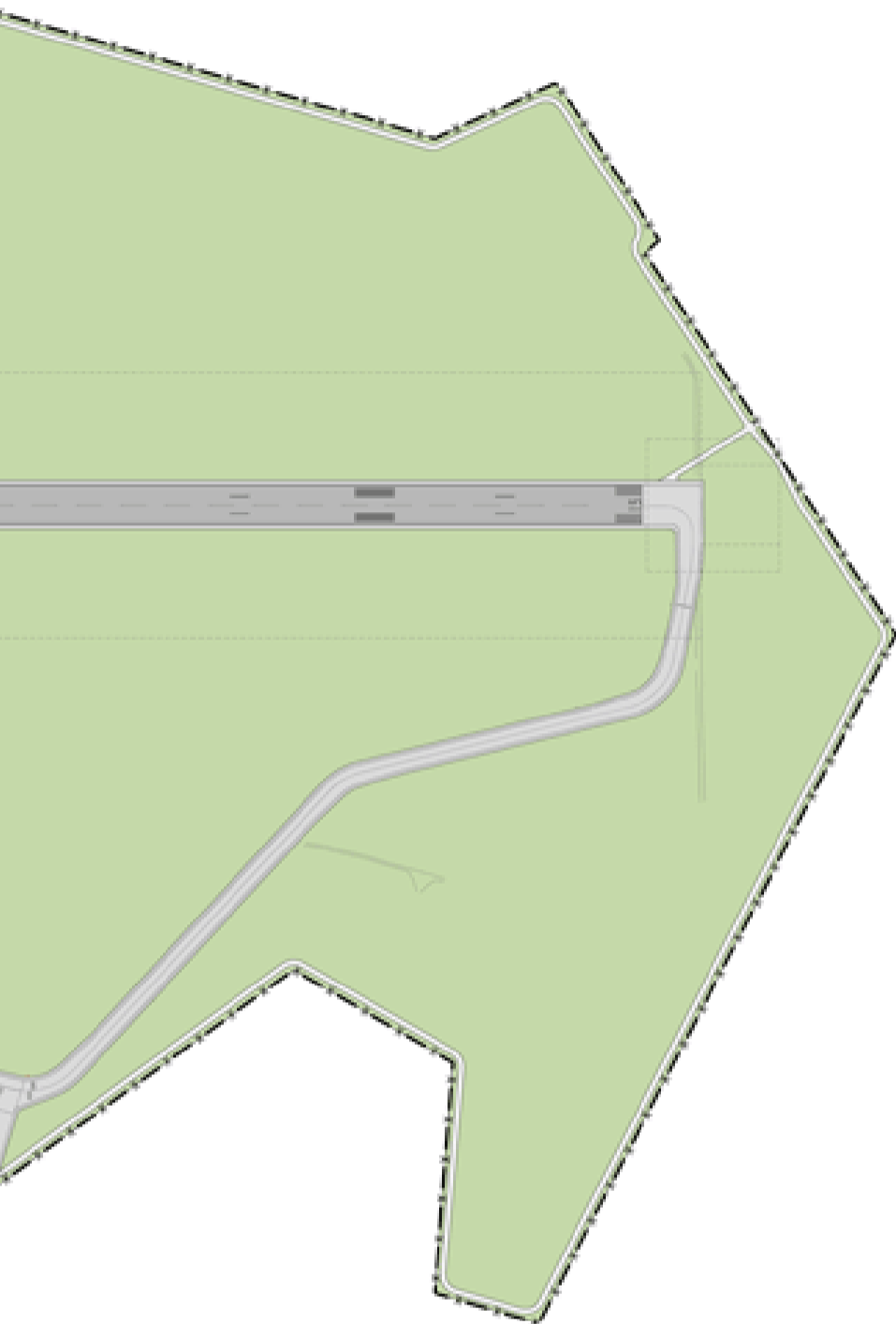
**PARCHEGGI**  
93

**PISTA 1**

**LUNGHEZZA 15 (m)**  
1.443

**LUNGHEZZA 33 (m)**  
1.443

**LARGHEZZA (m)**  
47



*Stato attuale dell'aeroporto*

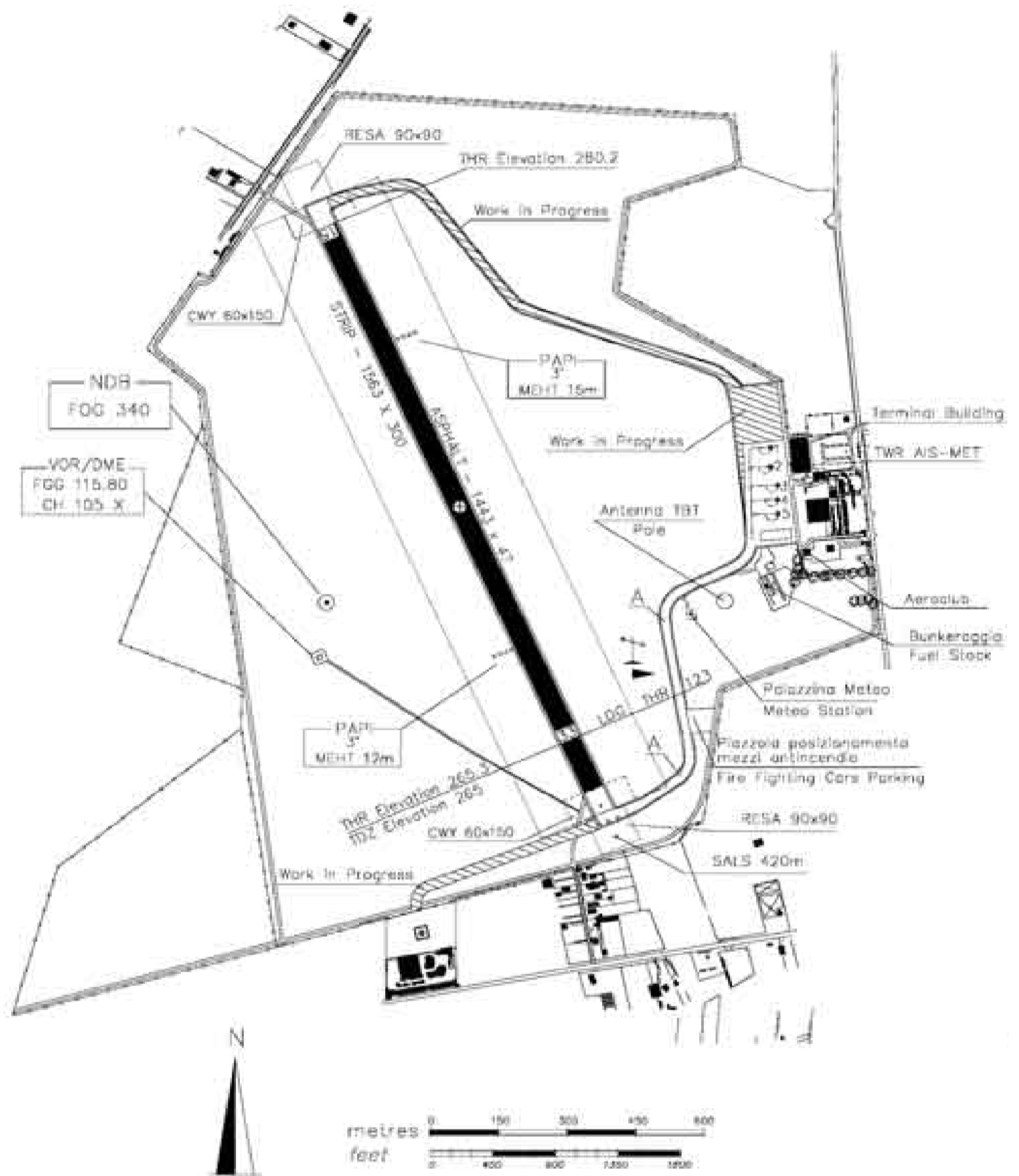
| PISTA  | TORA | TODA | ASDA | LDA  |
|--------|------|------|------|------|
|        | m    | m    | m    | m    |
| RWY 15 | 1443 | 1503 | 1443 | 1443 |
| RWY 33 | 1443 | 1503 | 1443 | 1320 |

**Tab.S.5.4.1** *Caratteristiche delle piste*

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ Aerostazione passeggeri
- ④ TWR
- ⑤ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto

## S.5.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

| 1.4.1   | PISTE   | THR | Coord. THR                      | QFU  | TORA | TODA | ASDA | LDA  | SWY | CWY      | RESA    | STRIP      | Largh. | THR Elev. | Pav.                      |
|---------|---------|-----|---------------------------------|------|------|------|------|------|-----|----------|---------|------------|--------|-----------|---------------------------|
|         |         |     | WGS84-DMS                       |      | m    | m    | m    | m    | m   | m x m    | m x m   | m x m      | m      | m.s.l.m.m |                           |
| 1.4.1.1 | Pista 1 | 15  | 41°26'19.85"N<br>015°31'53.71"E | 154° | 1443 | 1503 | 1443 | 1443 | -   | 60 x 150 | 90 x 90 | 1563 x 300 | 47     | 79,31     | PCN<br>33/F/A/X/T<br>ASPH |
|         |         | 33  | 41°25'40.63"N<br>015°32'16.43"E | 334° | 1443 | 1503 | 1443 | 1320 | -   | 61 x 150 | 91 x 90 | 1564 x 300 | 47     | 80,86     |                           |

Tab.S.5.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

| 1.4.2   | CLASSE APT       |    |
|---------|------------------|----|
| 1.4.2.1 | Classe ICAO      | 3C |
| 1.4.2.2 | Antincendio ICAO | 5  |

| 1.4.3   | APRON   | Superficie | Resistenza     | Stand    |     |           |                        |
|---------|---------|------------|----------------|----------|-----|-----------|------------------------|
|         |         | mq         |                | n.       | man | classe/AM | lim.                   |
| 1.4.3.1 | Apron 1 | ca 43000   | Concrete       | 01 02    | SM  | B738/MD90 | -                      |
|         |         |            | PCN 23/F/A/W/T | 03 04 05 | SM  | B734      | -                      |
|         |         |            | PCN 23/F/A/W/T | 06       | SM  | Class B   | -                      |
|         |         |            | PCN 23/F/A/W/T | 07 08    | SM  | Class A   | Helicopter<br>FT=8,50m |
|         |         |            | PCN 23/F/A/W/T | 09       | SM  | Class A   | -                      |

| 1.4.4   | TAXIWAY | Larghezza | Resistenza     | Lim. |
|---------|---------|-----------|----------------|------|
|         |         | m         |                |      |
| 1.4.4.1 | A       | 20        | PCN 18/F/B/W/T | -    |

| 1.4.5   | RADIOASSITENZE | ID       |
|---------|----------------|----------|
| 1.4.5.1 | NDB            | AME, FOG |
| 1.4.5.2 | VOR/DME        | BAR, FGG |
| 1.4.5.3 | VORTAC         | BRD      |

| 1.4.6   | CAPACITA' |
|---------|-----------|
| 1.4.6.1 | --        |

### Piste e aree di sicurezza

L'Aeroporto di Foggia "Gino Lisa" è dotato di una infrastruttura di volo formata da una pista di volo lunga 1443m, larga 47m e realizzata in conglomerato bituminoso con il piazzale e l'aerostazione situati a Est della pista in posizione centrale rispetto ad essa. La piena efficienza è assicurata per aeromobili di media capacità (Bae 146, Saab 2000...). Presenta una soglia decalata di 123m in testata 33.

### Piazzale aeromobili

Al termine dei lavori di ampliamento e riqualifica del piazzale sarà possibile ospitare fino a 7 aeromobili di diverse dimensioni con movimentazione in self e due elicotteri. Da notare che l'Aeroporto è terminale di un importante collegamento elicotteristico con le Isole Tremiti.

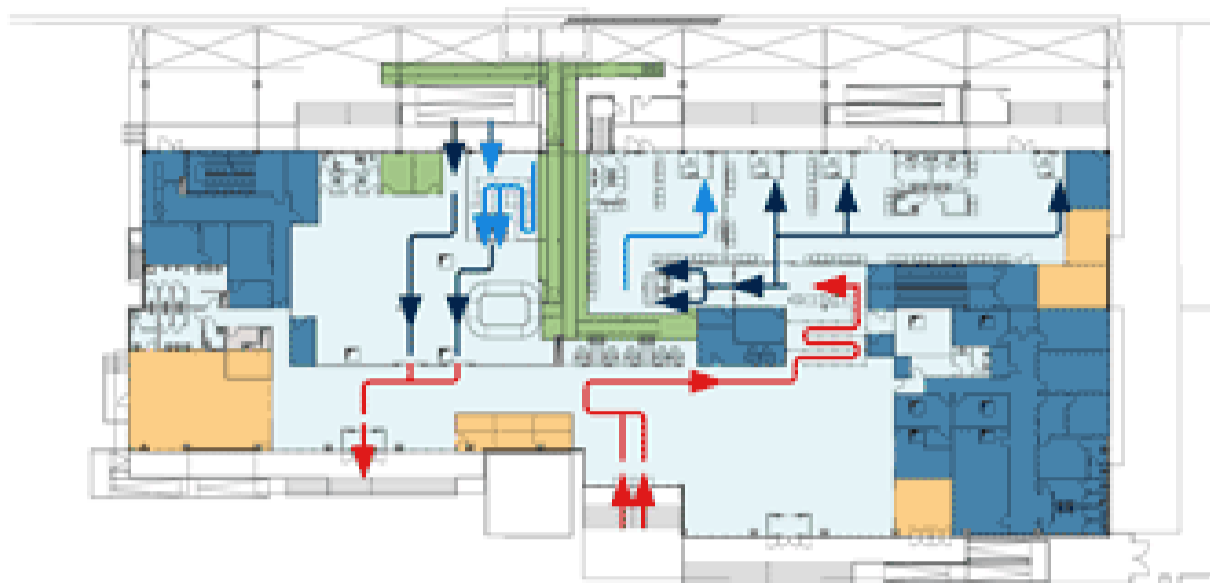
### Vie di rullaggio

Il piazzale di sosta è collegato alla testata 33 mediante la taxiway A, che è l'unica esistente. La taxiway è conforme ai requisiti ICAO fino alla categoria B. E' previsto che Aeromobili di categoria maggiore operino mantenendo la centerline e procedendo a velocità moderata. Contemporaneamente ai lavori sul piazzale è prevista la realizzazione di una seconda taxiway che collegherà il

Tab.S.5.5.2 Dati infrastrutture airside

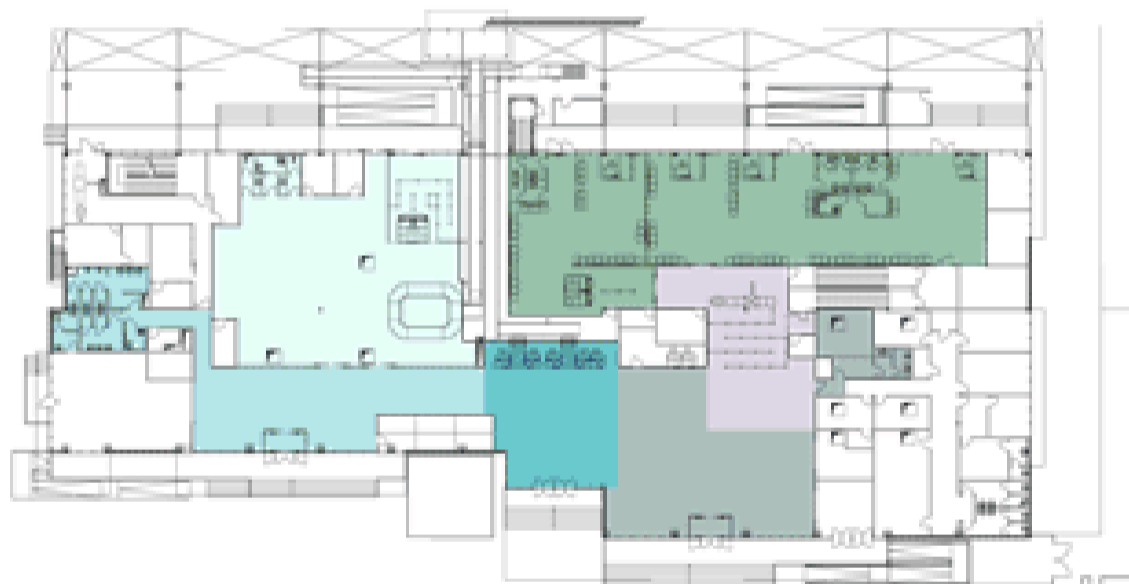
## S.5.6 Terminal passeggeri

### SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra

### SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra






#### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

|   |    |      |
|---|----|------|
| Area passeggeri                                 | mq | 1485 |
| Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie | mq | 200  |
| Bhs, trattamento bagagli                        | mq | 160  |
| Uffici società di gestione, aree non operative  | mq | 560  |
| Spazi tecnici ,impianti                         | mq | 15   |

#### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

|                          |    |     |
|--------------------------|----|-----|
| Hall partenze            | mq | 235 |
| Area Check-in            | mq | 130 |
| Area Varchi di Sicurezza | mq | 130 |
| Sale imbarco             | mq | 435 |
| Hall arrivi              | mq | 210 |
| Sale riconsegna bagagli  | mq | 340 |

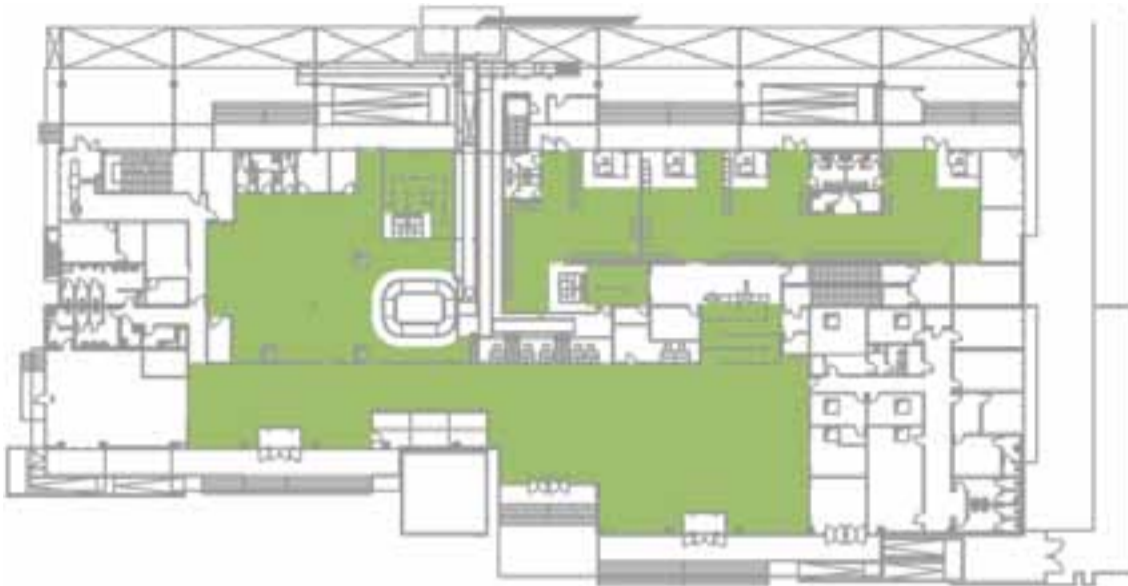
#### LEGENDA

-  Flussi airside - Schengen
-  Flussi airside - Extra Schengen
-  Flussi landside

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

### LEGENDA

|   |   |
|---|---|
| A | A |
| B | B |
| C | C |
| D | D |
| E | E |



Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra

|  |                           |     |
|--|---------------------------|-----|
| 1_Hall partenze                            | mq fabbisogno             | 24  |
|  | mq presenti               | 255 |
|  | mq differenza             | 231 |
| 2_Check-in                                 | mq accodamento fabbisogno | 16  |
|  | mq presenti               | 85  |
|  | mq differenza             | 69  |
|  | n° check-in fabbisogno    | 1   |
|  | n° check-in presenti      | 4   |
| 3_Controlli di sicurezza                   | n° differenza             | 3   |
|  | mq accodamento fabbisogno | 0   |
|  | mq presenti               | 35  |
|  | mq differenza             | 35  |
|  | n° varchi fabbisogno      | 1   |
| 4_Controllo passaporti OUT                 | n° presenti               | 1   |
|  | n° differenza             | 0   |
|  | mq accodamento fabbisogno | 4   |
|  | mq presenti               | 20  |
|  | mq differenza             | 16  |
| 5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen | n° postazioni fabbisogno  | 0   |
|  | n° presenti               | 2   |
|  | n° differenza             | 2   |
|  | mq fabbisogno             | 38  |
|  | mq presenti               | 295 |
| A_Sala imbarchi Schengen                   | mq differenza             | 257 |
|  | n° gates fabbisogno       | 0   |
|  | n° presenti               | 4   |
|  | n° differenza             | 4   |
|  | mq fabbisogno             | 38  |
| B_Sala imbarchi extra Schengen             | mq presenti               | 200 |
|  | mq differenza             | 162 |
|  | n° gates fabbisogno       | 0   |
|  | n° presenti               | 3   |
|  | n° differenza             | 3   |
| 6_Controllo passaporti IN                  | mq fabbisogno             | 15  |
|  | mq presenti               | 95  |
|  | mq differenza             | 80  |
|  | n° gates fabbisogno       | 0   |
|  | n° presenti               | 1   |
| 7_Ritiro bagagli                           | n° differenza             | 1   |
|  | mq accodamento fabbisogno | 4   |
|  | mq presenti               | 35  |
|  | mq differenza             | 31  |
|  | n° postazioni fabbisogno  | 0   |
| 8_Hall arrivi                              | n° presenti               | 2   |
|  | n° differenza             | 2   |
|  | mq fabbisogno             | 26  |
|  | mq presenti               | 225 |
|  | mq differenza             | 199 |
|  | n° nastri fabbisogno      | 0   |
|  | n° presenti               | 1   |
|  | n° differenza             | 1   |
|  | mq fabbisogno             | 36  |
|  | mq presenti               | 140 |
|  | mq differenza             | 104 |

### SUPERFICI TOTALI

|             |    |      |
|-------------|----|------|
| Piano terra | mq | 2350 |
| Totale      | mq | 2350 |

## S.5.7 Traffico commerciale 2000-2008

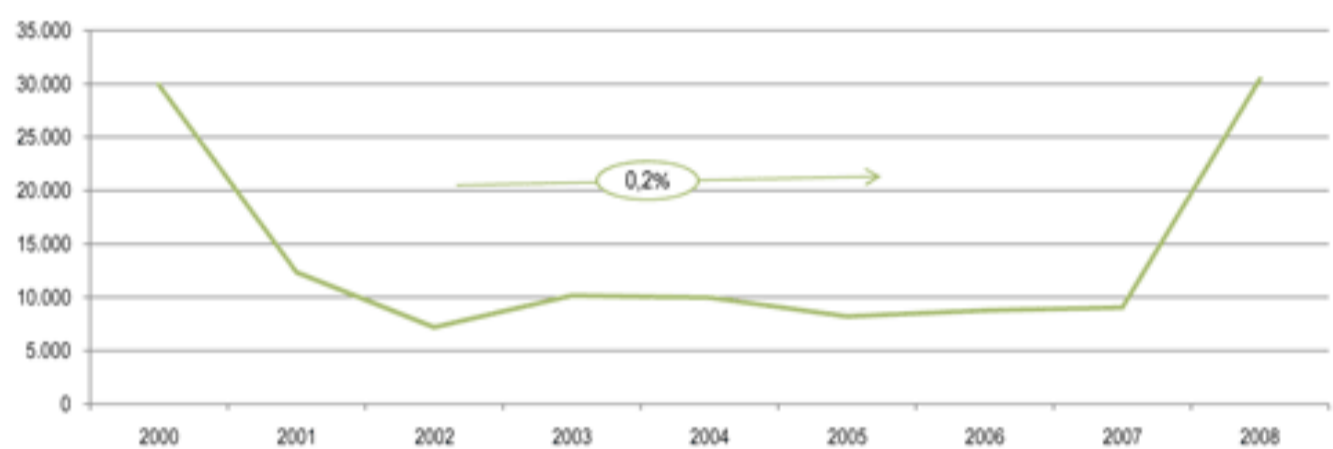
### Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri, esclusivamente di matrice nazionale, ha registrato un trend decrescente fino al 2002, una sostanziale stabilità fino al 2007, ed una crescita rilevante nel 2008 (+236%), in cui torna sui valori del 2000. Tale crescita è connessa all'introduzione da parte di Myair (attualmente non più operativo) di collegamenti per Milano Malpensa, Palermo, Roma e Torino (oggi operati dalla Darwin Airlines e dalla Skybridge AirOps).

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 67.518 con un incremento del 131,0% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

| Anno | PAX    | Δ%     |
|------|--------|--------|
| 2000 | 29.870 |        |
| 2001 | 12.333 | -58,7% |
| 2002 | 7.174  | -41,8% |
| 2003 | 10.168 | 41,7%  |
| 2004 | 9.953  | -2,1%  |
| 2005 | 8.196  | -17,7% |
| 2006 | 8.776  | 7,1%   |
| 2007 | 9.061  | 3,2%   |
| 2008 | 30.447 | 236,0% |

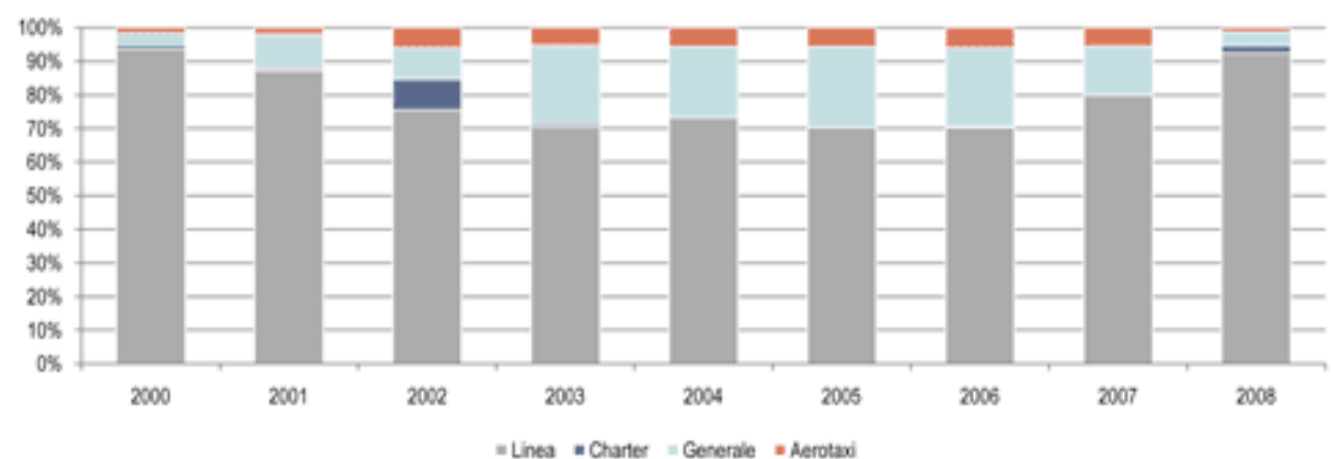
|      |      |
|------|------|
| CAGR | 0,2% |
|------|------|



Tab.S.5.7.1 Passeggeri 2000-2008

L'aviazione generale rappresenta una buona percentuale dei passeggeri trasportati, oscillando tra il 3,4% ed il 24%.

| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 93,8% | 1,1%    | 1,6%     | 3,4%     | 100,0% |
| 2001 | 87,2% | 0,6%    | 2,0%     | 10,2%    | 100,0% |
| 2002 | 75,5% | 9,2%    | 5,9%     | 9,4%     | 100,0% |
| 2003 | 70,5% | 0,8%    | 5,2%     | 23,4%    | 100,0% |
| 2004 | 73,3% | 0,0%    | 5,6%     | 21,0%    | 100,0% |
| 2005 | 70,3% | 0,0%    | 5,7%     | 24,0%    | 100,0% |
| 2006 | 70,4% | 0,3%    | 5,9%     | 23,5%    | 100,0% |
| 2007 | 79,9% | 0,0%    | 5,4%     | 14,7%    | 100,0% |
| 2008 | 92,5% | 2,2%    | 1,3%     | 4,0%     | 100,0% |

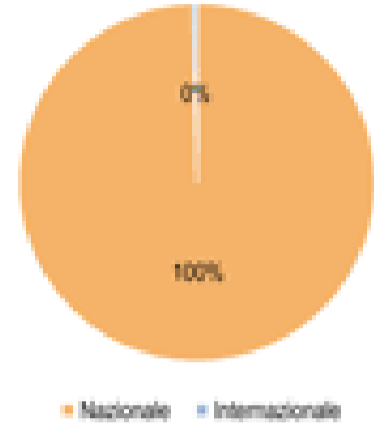


Tab.S.5.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

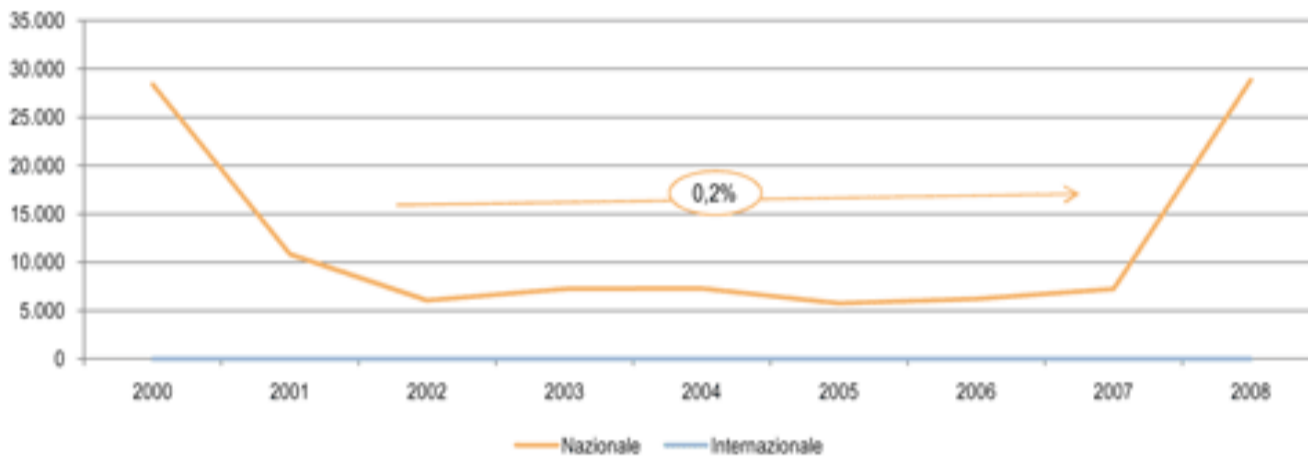


| Nazionale |        |        | Internazionale |     |         |
|-----------|--------|--------|----------------|-----|---------|
| Anno      | PAX    | Δ%     | Anno           | PAX | Δ%      |
| 2000      | 28.368 |        | 2000           | 0   |         |
| 2001      | 10.835 | -61,8% | 2001           | 0   | -       |
| 2002      | 6.076  | -43,9% | 2002           | 0   | -       |
| 2003      | 7.251  | 19,3%  | 2003           | 0   | -       |
| 2004      | 7.298  | 0,6%   | 2004           | 0   | -       |
| 2005      | 5.756  | -21,1% | 2005           | 7   | -       |
| 2006      | 6.198  | 7,7%   | 2006           | 0   | -100,0% |
| 2007      | 7.220  | 16,5%  | 2007           | 16  | -       |
| 2008      | 28.833 | 299,3% | 2008           | 0   | -100,0% |
| CAGR      | 0,2%   |        | CAGR           | -   |         |

Per quel che riguarda i voli di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato la totalità del traffico gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



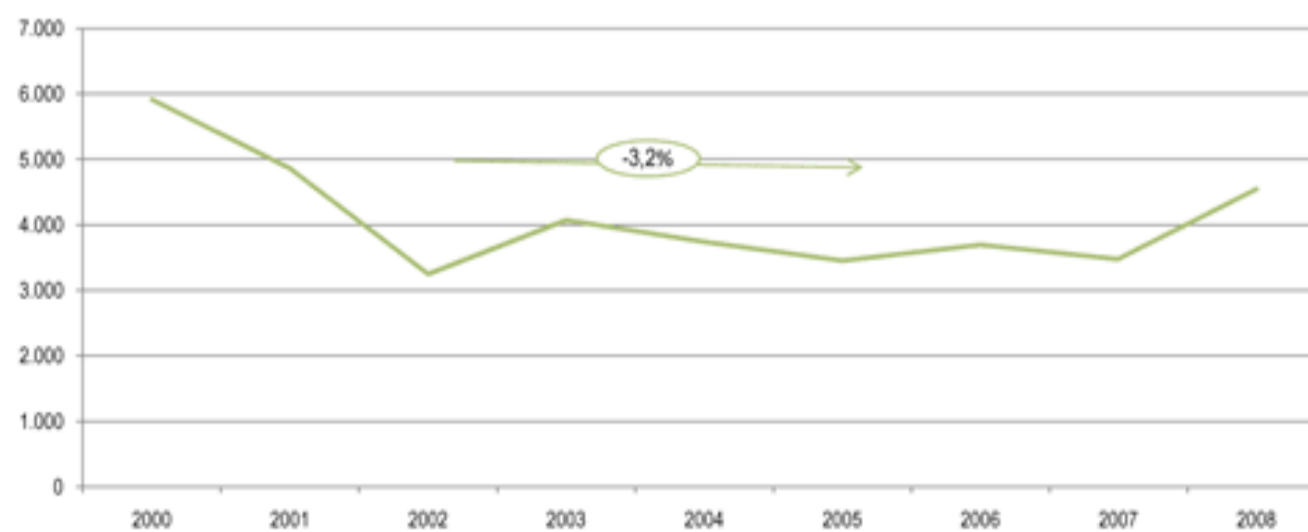
Dal 2006 il traffico è in costante aumento: nel 2008, il "Gino Lisa" ha quasi quadruplicato il flusso passeggeri rispetto al 2007.

Tab.S.5.7.3 Passeggeri 2000-2008

| Anno | MOV   | Δ%     |
|------|-------|--------|
| 2000 | 5.910 |        |
| 2001 | 4.858 | -17,8% |
| 2002 | 3.247 | -33,2% |
| 2003 | 4.076 | 25,5%  |
| 2004 | 3.738 | -8,3%  |
| 2005 | 3.453 | -7,6%  |
| 2006 | 3.697 | 7,1%   |
| 2007 | 3.478 | -5,9%  |
| 2008 | 4.542 | 30,6%  |
| CAGR | -3,2% |        |

### Movimenti

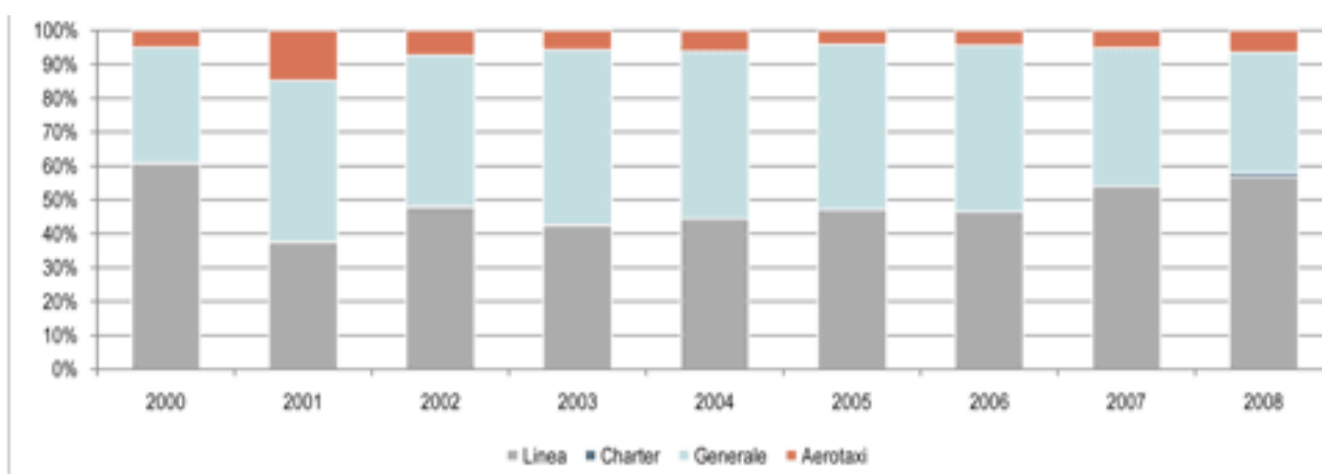
Il numero di movimenti ha avuto un trend negativo, con dei picchi positivi negli anni 2003, 2006 e 2008, registrando un CAGR del -3,2%.



Tab.S.5.7.4 Movimenti 2000-2008

I movimenti di aviazione generale rappresentano poco meno della metà del totale. Anche il traffico aerotaxi rappresenta una buona percentuale, con picchi del 14,7% nel 2001.

| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 60,6% | 0,2%    | 4,9%     | 34,2%    | 100,0% |
| 2001 | 37,5% | 0,2%    | 14,7%    | 47,6%    | 100,0% |
| 2002 | 47,9% | 0,1%    | 7,3%     | 44,7%    | 100,0% |
| 2003 | 42,5% | 0,1%    | 5,8%     | 51,7%    | 100,0% |
| 2004 | 44,4% | 0,0%    | 6,1%     | 49,5%    | 100,0% |
| 2005 | 47,0% | 0,0%    | 4,1%     | 48,8%    | 100,0% |
| 2006 | 46,4% | 0,0%    | 4,4%     | 49,1%    | 100,0% |
| 2007 | 53,9% | 0,0%    | 5,2%     | 40,9%    | 100,0% |
| 2008 | 56,6% | 1,1%    | 6,5%     | 35,8%    | 100,0% |

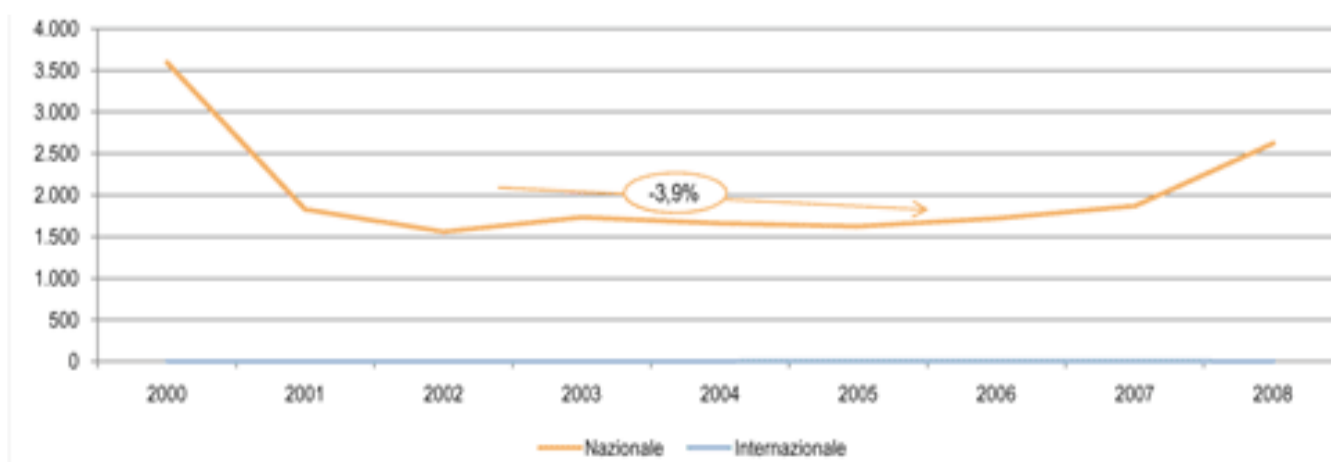
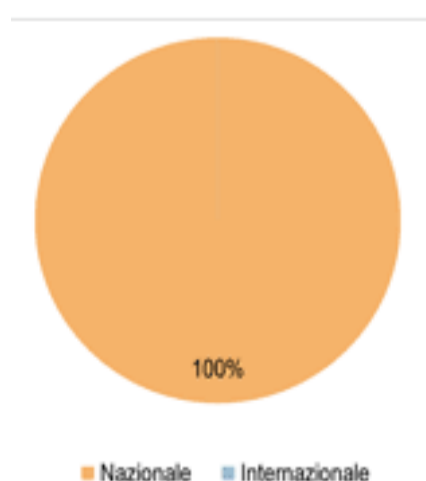


Tab.S.5.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Per quel che riguarda i voli di linea e charter, i movimenti nazionali hanno subito una dura flessione nel corso degli anni, registrando una leggera ripresa negli anni 2006-2008.

| Nazionale |       |        | Internazionale |     |         |
|-----------|-------|--------|----------------|-----|---------|
| Anno      | MOV   | Δ%     | Anno           | MOV | Δ%      |
| 2000      | 3.596 |        | 2000           | 0   |         |
| 2001      | 1.828 | -49,2% | 2001           | 0   | -       |
| 2002      | 1.558 | -14,8% | 2002           | 0   | -       |
| 2003      | 1.734 | 11,3%  | 2003           | 1   | -       |
| 2004      | 1.660 | -4,3%  | 2004           | 0   | -100,0% |
| 2005      | 1.622 | -2,3%  | 2005           | 2   | -       |
| 2006      | 1.718 | 5,9%   | 2006           | 0   | -100,0% |
| 2007      | 1.867 | 8,7%   | 2007           | 8   | -       |
| 2008      | 2.620 | 40,3%  | 2008           | 0   | -100,0% |
| CAGR      | -3,9% |        | CAGR           | -   |         |

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta la totalità del traffico gestito dell'aeroporto.



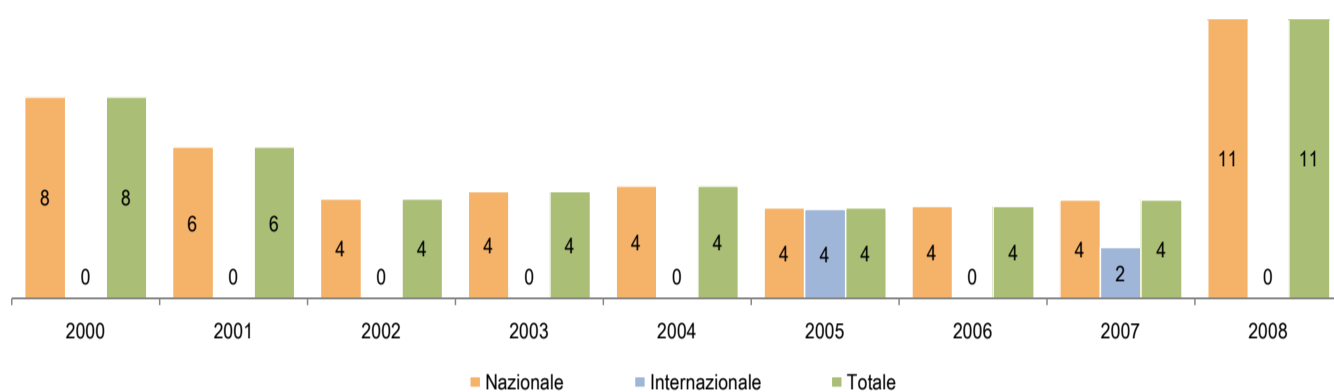
Tab.S.5.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

| Anno | NAZ  | INTER | TOT  |
|------|------|-------|------|
| 2000 | 8    | -     | 8    |
| 2001 | 6    | -     | 6    |
| 2002 | 4    | -     | 4    |
| 2003 | 4    | 0     | 4    |
| 2004 | 4    | -     | 4    |
| 2005 | 4    | 4     | 4    |
| 2006 | 4    | -     | 4    |
| 2007 | 4    | 2     | 4    |
| 2008 | 11   | -     | 11   |
| CAGR | 4,2% | -     | 4,2% |

### Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

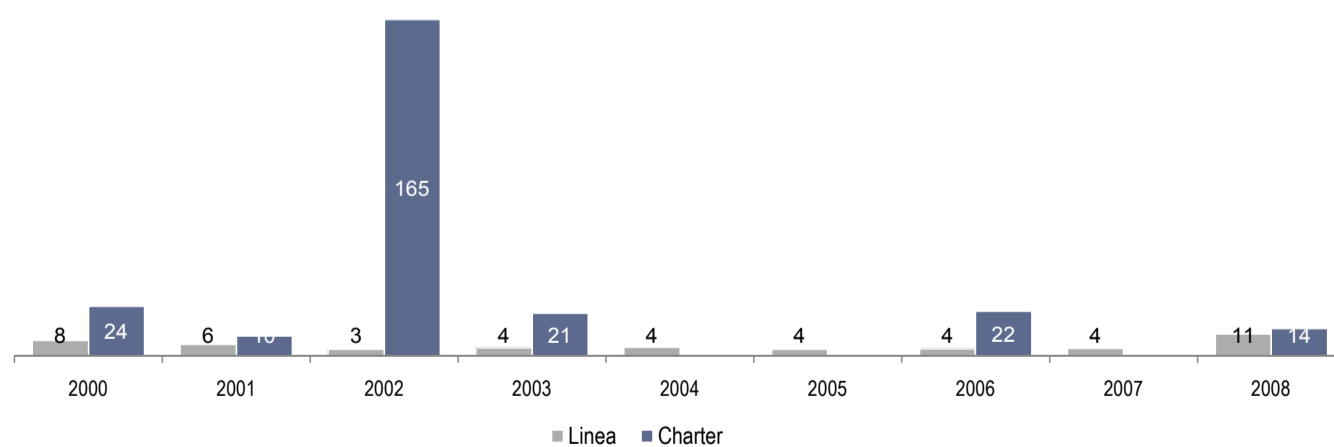
Il numero medio di passeggeri per volo è molto basso, attestandosi a 11 passeggeri nel 2008.



Tab.S.5.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

| Anno | LINEA | CHARTER |
|------|-------|---------|
| 2000 | 8     | 24      |
| 2001 | 6     | 10      |
| 2002 | 3     | 165     |
| 2003 | 4     | 21      |
| 2004 | 4     | -       |
| 2005 | 4     | -       |
| 2006 | 4     | 22      |
| 2007 | 4     | -       |
| 2008 | 11    | 14      |
| CAGR | 4,3%  | -7,0%   |

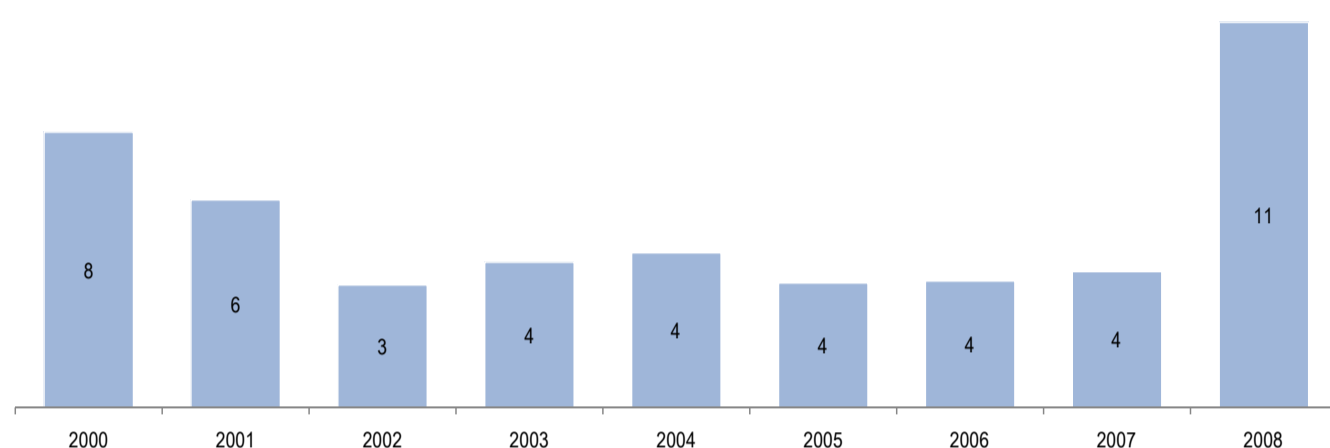
Il numero di passeggeri per volo charter mostra un picco nel 2002 con 165, per poi tornare a livelli minimi.



Tab.S.5.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Il numero di passeggeri medi per volo di linea nazionale è allineato alla media di aeroporto.

| Anno | LINEA Naz |
|------|-----------|
| 2000 | 8         |
| 2001 | 6         |
| 2002 | 3         |
| 2003 | 4         |
| 2004 | 4         |
| 2005 | 4         |
| 2006 | 4         |
| 2007 | 4         |
| 2008 | 11        |
| CAGR | 4,3%      |

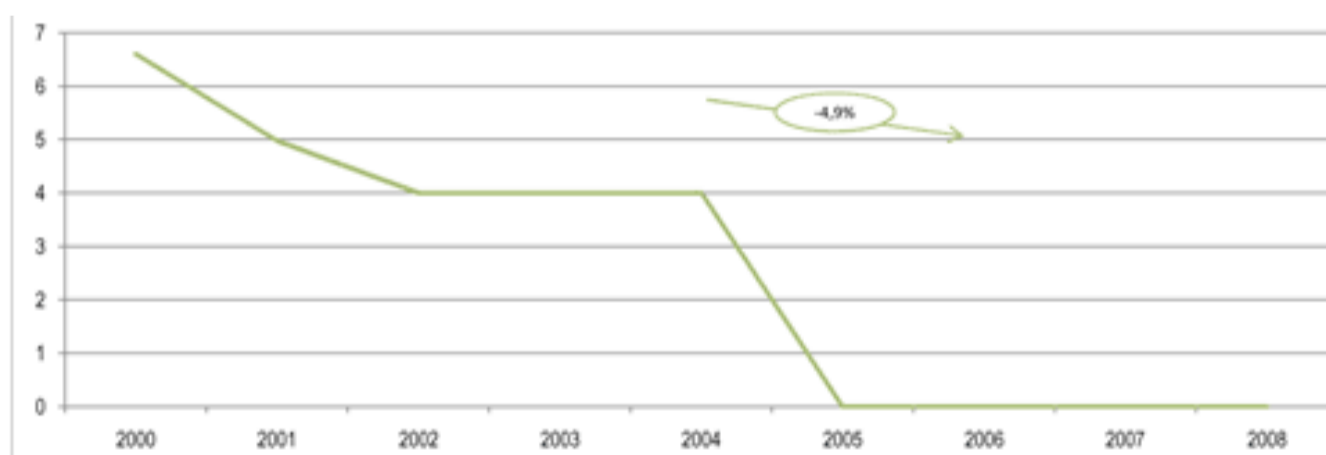


Tab.S.5.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo è pressoché assente nell'aeroporto di Foggia.

| Anno | TONS | Δ%      |
|------|------|---------|
| 2000 | 7    |         |
| 2001 | 5    | -24,6%  |
| 2002 | 4    | -19,6%  |
| 2003 | 4    | 0,0%    |
| 2004 | 4    | 0,0%    |
| 2005 | 0    | -100,0% |
| 2006 | 0    | -       |
| 2007 | 0    | -       |
| 2008 | 0    | -       |
| CAGR |      | -100,0% |



Tab.S.5.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008

| Passeggeri |                | 2000          | 2001          | 2002          | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007          | 2008          |
|------------|----------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Linea      | Internazionale | 0             | 0             | 0             | 0            | 0            | 7            | 0            | 16            | 0             |
|            |                |               |               |               |              |              |              | -100,0%      |               | -100,0%       |
|            | Nazionale      | 28.026        | 10.756        | 5.418         | 7.167        | 7.298        | 5.756        | 6.176        | 7.220         | 28.150        |
|            |                |               | -61,6%        | -49,6%        | 32,3%        | 1,8%         | -21,1%       | 7,3%         | 16,9%         | 289,9%        |
|            | <b>TOT</b>     | <b>28.026</b> | <b>10.756</b> | <b>5.418</b>  | <b>7.167</b> | <b>7.298</b> | <b>5.763</b> | <b>6.176</b> | <b>7.236</b>  | <b>28.150</b> |
|            |                |               | -61,6%        | -49,6%        | 32,3%        | 1,8%         | -21,0%       | 7,2%         | 17,2%         | 289,0%        |
| Charter    | Internazionale | 0             | 0             | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0             | 0             |
|            |                |               |               |               |              |              |              |              |               |               |
|            | Nazionale      | 342           | 79            | 658           | 84           | 0            | 0            | 22           | 0             | 683           |
|            |                |               | -76,9%        | 732,9%        | -87,2%       | -100,0%      |              |              | -100,0%       |               |
|            | <b>TOT</b>     | <b>342</b>    | <b>79</b>     | <b>658</b>    | <b>84</b>    | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>22</b>    | <b>0</b>      | <b>683</b>    |
|            |                |               | -76,9%        | 732,9%        | -87,2%       | -100,0%      |              |              | -100,0%       |               |
| Aerotaxi   | Internazionale | 0             | 0             | 62            | 9            | 67           | 39           | 52           | 24            | 102           |
|            |                |               |               |               | -85,5%       | 644,4%       | -41,8%       | 33,3%        | -53,8%        | 325,0%        |
|            | Nazionale      | 484           | 243           | 364           | 524          | 493          | 426          | 464          | 466           | 296           |
|            |                |               | -49,8%        | 49,8%         | 44,0%        | -5,9%        | -13,6%       | 8,9%         | 0,4%          | -36,5%        |
|            | <b>TOT</b>     | <b>484</b>    | <b>243</b>    | <b>426</b>    | <b>533</b>   | <b>560</b>   | <b>465</b>   | <b>516</b>   | <b>490</b>    | <b>398</b>    |
|            |                |               | -49,8%        | 75,3%         | 25,1%        | 5,1%         | -17,0%       | 11,0%        | -5,0%         | -18,8%        |
| Generale   | Internazionale | 78            | 0             | 0             | 37           | 89           |              |              |               |               |
|            |                |               | -100,0%       |               |              | 140,5%       |              |              |               |               |
|            | Nazionale      | 940           | 1.255         | 672           | 2.347        | 2.006        |              |              |               |               |
|            |                |               | 33,5%         | -46,5%        | 249,3%       | -14,5%       |              |              |               |               |
|            | <b>TOT</b>     | <b>1.018</b>  | <b>1.255</b>  | <b>672</b>    | <b>2.384</b> | <b>2.095</b> | <b>1.968</b> | <b>2.062</b> | <b>1.335</b>  | <b>1.216</b>  |
|            |                |               | 23,3%         | -46,5%        | 254,8%       | -12,1%       | -6,1%        | 4,8%         | -35,3%        | -8,9%         |
| TOT        | Internazionale | 78            | 0             | 62            | 46           | 156          | 46           | 52           | 40            | 102           |
|            |                |               | -100,0%       |               | -25,8%       | 239,1%       | -70,5%       | 13,0%        | -23,1%        | 155,0%        |
|            | Nazionale      | 29.792        | 12.333        | 7.112         | 10.122       | 9.797        | 6.182        | 6.662        | 7.686         | 29.129        |
|            |                |               | -58,6%        | -42,3%        | 42,3%        | -3,2%        | -36,9%       | 7,8%         | 15,4%         | 279,0%        |
|            | <b>29.870</b>  | <b>12.333</b> | <b>7.174</b>  | <b>10.168</b> | <b>9.953</b> | <b>8.196</b> | <b>8.776</b> | <b>9.061</b> | <b>30.447</b> |               |
|            |                | -58,7%        | -41,8%        | 41,7%         | -2,1%        | -17,7%       | 7,1%         | 3,2%         | 236,0%        |               |

| Movimenti |                | 2000         | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         |
|-----------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Linea     | Internazionale | -            | -            | 0            | 0            | 0            | 2            | -            | 8            | -            |
|           |                |              |              |              |              |              |              | -100,0%      |              | -100,0%      |
|           | Nazionale      | 3.582        | 1.820        | 1.554        | 1.731        | 1.660        | 1.622        | 1.717        | 1.867        | 2.570        |
|           |                |              | -49,2%       | -14,6%       | 11,4%        | -4,1%        | -2,3%        | 5,9%         | 8,7%         | 37,7%        |
|           | <b>TOT</b>     | <b>3.582</b> | <b>1.820</b> | <b>1.554</b> | <b>1.731</b> | <b>1.660</b> | <b>1.624</b> | <b>1.717</b> | <b>1.875</b> | <b>2.570</b> |
|           |                |              | -49,2%       | -14,6%       | 11,4%        | -4,1%        | -2,2%        | 5,7%         | 9,2%         | 37,1%        |
| Charter   | Internazionale | -            | -            | 0            | 1            | 0            | 0            | -            | -            | -            |
|           |                |              |              |              |              | -100,0%      |              |              |              |              |
|           | Nazionale      | 14           | 8            | 4            | 3            | 0            | 0            | 1            | -            | 50           |
|           |                |              | -42,9%       | -50,0%       | -25,0%       | -100,0%      |              |              | -100,0%      |              |
|           | <b>TOT</b>     | <b>14</b>    | <b>8</b>     | <b>4</b>     | <b>4</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>1</b>     | <b>0</b>     | <b>50</b>    |
|           |                |              | -42,9%       | -50,0%       | 0,0%         | -100,0%      |              |              | -100,0%      |              |
| Aerotaxi  | Internazionale | -            | -            | 31           | 11           | 24           | 18           | 10           | 14           | 67           |
|           |                |              |              |              | -64,5%       | 118,2%       | -25,0%       | -44,4%       | 40,0%        | 378,6%       |
|           | Nazionale      | 292          | 716          | 205          | 224          | 205          | 125          | 152          | 166          | 229          |
|           |                |              | 145,2%       | -71,4%       | 9,3%         | -8,5%        | -39,0%       | 21,6%        | 9,2%         | 38,0%        |
|           | <b>TOT</b>     | <b>292</b>   | <b>716</b>   | <b>236</b>   | <b>235</b>   | <b>229</b>   | <b>143</b>   | <b>162</b>   | <b>180</b>   | <b>296</b>   |
|           |                |              | 145,2%       | -67,0%       | -0,4%        | -2,6%        | -37,6%       | 13,3%        | 11,1%        | 64,4%        |
| Generale  | Internazionale | 22           | 0            | 0            | 31           | 47           |              |              |              |              |
|           |                |              | -100,0%      |              |              | 51,6%        |              |              |              |              |
|           | Nazionale      | 2.000        | 2.314        | 1.453        | 2.075        | 1.802        |              |              |              |              |
|           |                |              | 15,7%        | -37,2%       | 42,8%        | -13,2%       |              |              |              |              |
|           | <b>TOT</b>     | <b>2.022</b> | <b>2.314</b> | <b>1.453</b> | <b>2.106</b> | <b>1.849</b> | <b>1.686</b> | <b>1.817</b> | <b>1.423</b> | <b>1.626</b> |
|           |                |              | 14,4%        | -37,2%       | 44,9%        | -12,2%       | -8,8%        | 7,8%         | -21,7%       | 14,3%        |
| TOT       | Internazionale | 22           | 0            | 31           | 43           | 71           | 20           | 10           | 22           | 67           |
|           |                |              | -100,0%      |              | 38,7%        | 65,1%        | -71,8%       | -50,0%       | 120,0%       | 204,5%       |
|           | Nazionale      | 5.888        | 4.858        | 3.216        | 4.033        | 3.667        | 1.747        | 1.870        | 2.033        | 2.849        |
|           |                |              | -17,5%       | -33,8%       | 25,4%        | -9,1%        | -52,4%       | 7,0%         | 8,7%         | 40,1%        |
|           | <b>5.910</b>   | <b>4.858</b> | <b>3.247</b> | <b>4.076</b> | <b>3.738</b> | <b>3.453</b> | <b>3.697</b> | <b>3.478</b> | <b>4.542</b> |              |
|           |                | -17,8%       | -33,2%       | 25,5%        | -8,3%        | -7,6%        | 7,1%         | -5,9%        | 30,6%        |              |

| Cargo (Tons) |                | 2000     | 2001     | 2002     | 2003     | 2004     | 2005     | 2006     | 2007     | 2008     |
|--------------|----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Linea        | Internazionale | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        |
|              |                |          |          |          |          |          |          |          |          |          |
|              | Nazionale      | 7        | 5        | 4        | 4        | 4        | 0        | 0        | 0        | 0        |
|              |                |          | -24,6%   | -19,6%   | 0,0%     | 0,0%     | -100,0%  |          |          |          |
|              | <b>TOT</b>     | <b>7</b> | <b>5</b> | <b>4</b> | <b>4</b> | <b>4</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> |
|              |                |          | -24,6%   | -19,6%   | 0,0%     | 0,0%     | -100,0%  |          |          |          |
| Charter      | Internazionale | -        | -        | -        | -        | -        | 0        | 0        | 0        | 0        |
|              |                |          |          |          |          |          |          |          |          |          |
|              | Nazionale      | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        |
|              |                |          |          |          |          |          |          |          |          |          |
|              | <b>TOT</b>     | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> |
|              |                |          |          |          |          |          |          |          |          |          |
| TOT          | Internazionale | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        |
|              |                |          |          |          |          |          |          |          |          |          |
|              | Nazionale      | 7        | 5        | 4        | 4        | 4        | 0        | 0        | 0        | 0        |
|              |                |          | -24,6%   | -19,6%   | 0,0%     | 0,0%     | -100,0%  |          |          |          |
|              | <b>7</b>       | <b>5</b> | <b>4</b> | <b>4</b> | <b>4</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> |          |
|              |                | -24,6%   | -19,6%   | 0,0%     | 0,0%     | -100,0%  |          |          |          |          |

Tab.S.5.7.11 Allegato

## S.6 Aeroporto "Marcello Ariotta" di Taranto-Grottaglie





# Marcello Ariotta

## Taranto - Grottaglie



### SEDIME (ha)

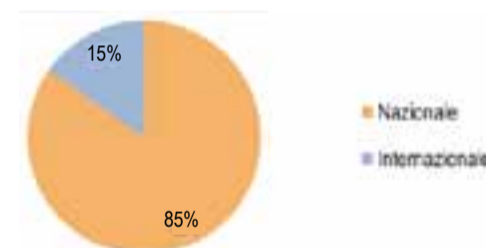
area civile  
223

area militare  
98

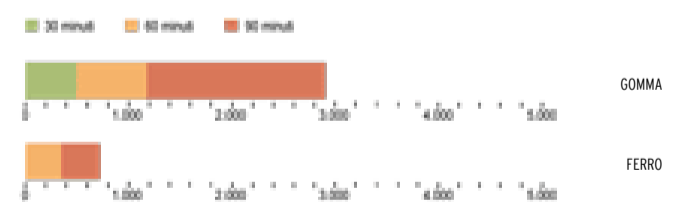
PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
2.900

### RIPARTIZIONE PAX 2008



### BACINO DI UTENZA per fasce isocrone di accessibilità (migliaia di residenti)



### TERMINAL

superficie (mq)  
3.500

dotazione per passeggero (mq)  
N.A.

### incidenza aree funzionali





## POSIZIONAMENTO E RUOLO

Nell'ambito del sistema aeroportuale pugliese all'aeroporto di Taranto Grottaglie viene attribuita una funzione prevalente di polo del traffico aereo merci, con impiego di aeromobili dedicati esclusivamente a questo traffico.

L'attuale configurazione dello scalo deriva da un rilevante complesso di interventi sulle infrastrutture aeronautiche realizzato per supportare l'attività dell'importante impianto produttivo del gruppo Finmeccanica che è parte del ciclo costruttivo del nuovo aeromobile Dreamliner della Boeing, ancora in fase di completamento pre-lancio.

Per la posizione geografica strategica in relazione all'area Mediterranea e per le caratteristiche dimensionali della pista già realizzata per altri scopi, l'aeroporto di Grottaglie presenta anche interessanti potenzialità per particolari tipologie di traffico passeggeri.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto ricade sui territori comunali di Grottaglie, Carosino e Monteiasi. E' situato tra le direttrici principali di collegamento con il comune jonico, la S.S. n° 7 Taranto -Brindisi, la S.P. Grottaglie-San Giorgio Jonico e la S.P. Grottaglie-Monteiasi.

Nato ad inizio secolo come scalo militare a difesa del porto di Taranto è stato aperto al traffico civile nel 1964. Nel 1999, durante la guerra del Kosovo, l'Aeroporto di Taranto Grottaglie è stato per alcuni mesi l'unico aeroporto pugliese operativo.

Lo scalo dista 20 Km dal centro di Taranto, ed è situato a circa 50 km da Brindisi, 85km da Lecce e a circa 80km da Matera.

Il sedime aeroportuale, di circa 321 Ha, comprende sia una zona militare di 98 Ha in cui ha sede la stazione aerea della Marina Militare di Taranto, sia un'area civile destinata al traffico aereo commerciale di 223 Ha. L'aeroporto è situato in prossimità della E90 che collega Taranto a Brindisi. Tale direttrice stradale e ferroviaria costituisce l'asse di comunicazione tra i due mari Adriatico e Ionio, e si configura come la prosecuzione naturale del Corridoio VIII paneuropeo, in cui si concentrano i principali terminali di trasporto (i porti e gli aeroporti di Taranto e Brindisi ed il centro logistico di interscambio ferro-gomma di Francavilla Fontana), che se messi a sistema possono costituire una interessante piattaforma logistica e generare interessanti sviluppi territoriali.

## LIMITI E VINCOLI

Non risultano particolari vincoli, se non un'area a rischio esondazione nell'area nord dell'aeroporto, che non costituisce vincolo di inedificabilità assoluta, ma che può essere superato attraverso opportuni interventi di mitigazione.

Intorno all'aeroporto sono disponibili vaste aree agricole inedificate per futuri sviluppi aeroportuali, che possono essere però compromesse dalle previsioni urbanistiche dei comuni limitrofi se non opportunamente salvaguardate.

## ACCESSIBILITA'

L'aeroporto è accessibile dalla SS7, attraverso lo svincolo di Monteiasi o quello di Grottaglie ed un tratto di strada locale a sezione ridotta e con tracciato non lineare.

Manca del tutto una accessibilità ferroviaria.

## STATO ATTUALE AEROPORTO

L'aeroporto di Grottaglie è un'infrastruttura che è stata interessata di recente (2006) da importanti lavori di potenziamento legati all'insediamento dello stabilimento Alenia, dove viene prodotta la fusoliera e il piano di coda del nuovissimo Boeing 787. In

considerazione del fatto che il trasporto delle fusoliere prodotte può avvenire solo con pesantissimi Boeing 747-400 LCF cargo appositamente modificati, sulla base di un accordo con la regione Puglia e l'ENAC, si è reso necessario realizzare un complesso di lavori di potenziamento che hanno comportato l'allungamento della pista da 1860 a 3.200 m, la realizzazione di un nuovo piazzale, di nuove bretelle di collegamento e di una nuova caserma dei Vigili del Fuoco.

## TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri, dal momento che non è adibita alla gestione regolare di flussi di passeggeri in arrivo e in partenza non essendo operativi voli di linea, ma solo voli charter occasionali, è strutturata in un edificio molto essenziale. Ha una superficie di circa 3500 mq distribuiti su due livelli e ha a disposizione 5 banchi check in.

## TERMINAL MERCI

Lo scalo al momento non è dotato di terminal merci.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo ha una lunghezza di 3200 metri ed è orientata in direzione quasi Nord-Sud. I due piazzali di sosta sono ubicati entrambi ad Ovest della pista in posizione centrale; sull'Apron C a servizio dell'aerostazione è possibile ospitare anche un aeromobile di classe E.

Grazie alla strumentazione di cui è dotata la pista è possibile accogliere anche atterraggi in condizioni meteo non ottimali.

## CRITICITA' E INDICAZIONI GIA' FORMULATE PER SVILUPPI FUTURI

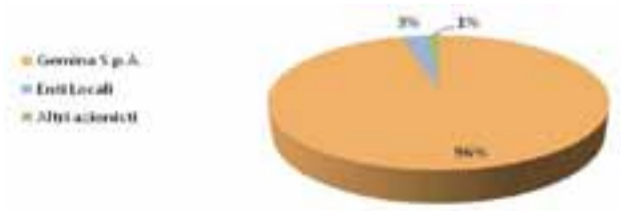
L'aeroporto di Grottaglie, seppur con una marcata vocazione cargo, non ha alcuna relazione con il tessuto economico-produttivo territoriale, né con altri terminali di trasporto merci, ed in particolare con il vicino Porto di Taranto, uno dei maggiori porti italiani transshipment, ubicato lungo la stessa direttrice statale e ferroviaria. In più il sistema dell'accessibilità è assolutamente inadeguato a supportare futuri sviluppi di traffico, soprattutto di natura cargo, che implica il passaggio di mezzi pesanti.

La società di gestione, attraverso un Piano Territoriale di area vasta, ha prefigurato lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale all'interno di una piattaforma logistica integrata fondata sulla sinergia porto-aeroporto, inserita in un sistema a rete, che consenta di scambiare su ferro e su gomma flussi di merci provenienti dalle principali direttrici di traffico. L'assetto di sviluppo dell'aeroporto, connesso ai progetti di connessione ferroviaria e di potenziamento dei collegamenti stradali è stato posto alla base di un Protocollo d'Intesa tra Regione Provincia, Comuni di Taranto, Grottaglie, Monteiasi e Carosino, ed Aeroporti di Puglia, sottoscritto nel marzo 2009.

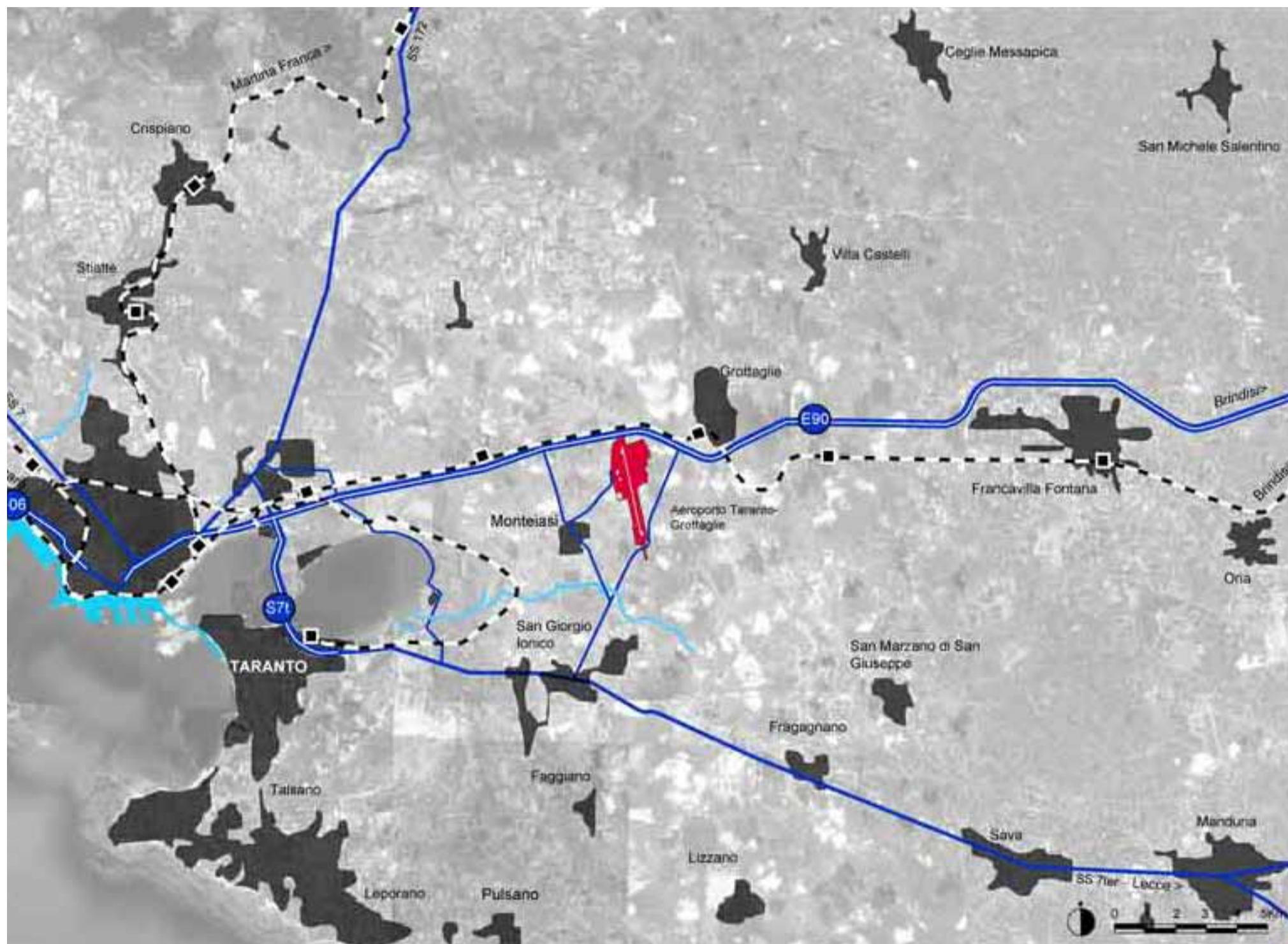
## GESTIONE AEROPORTUALE

La Società Aeroporti di Puglia SpA, in regime di concessione totale quarantennale, con Convenzione n. 40 del 25/01/2002, entrata in vigore dal 12/02/2003, gestisce il sistema aeroportuale pugliese costituito dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto.

La società è così costituita:



## S.6.2.1 Inquadramento territoriale



### LEGENDA

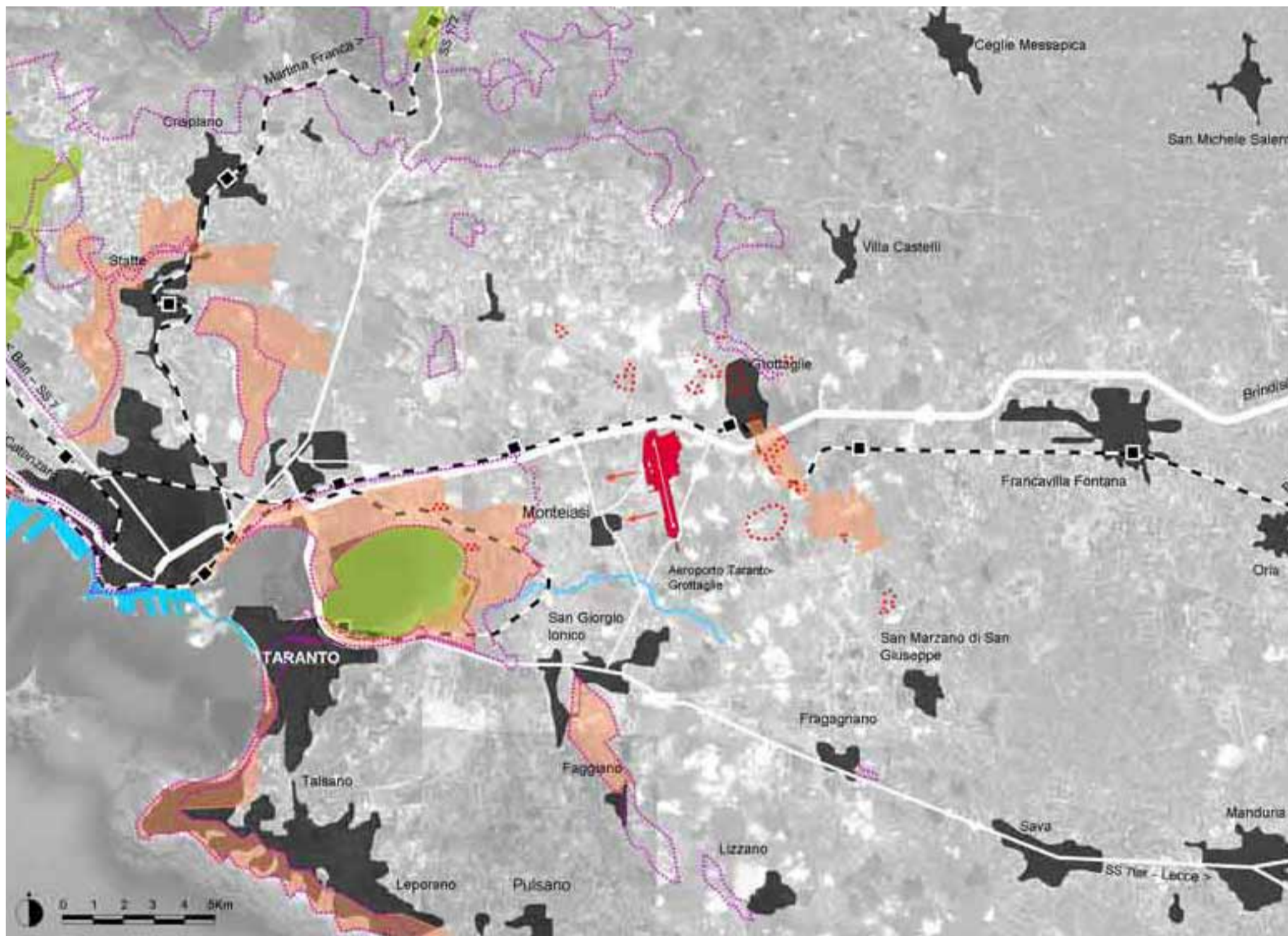
-  Urbanizzato
-  Aeroporto oggetto di studio
-  Altre infrastrutture aeroportuali
-  Infrastruttura portuale
-  Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
-  Autostrada per mobilità nazionale
-  Casello autostradale
-  Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce
-  Strada principale
-  Linea - stazione ferroviaria
-  Corso d'acqua



### Inquadramento territoriale

L'aeroporto ricade sui territori comunali di Grottaglie, Carosino e Monteiasi. E' situato tra le direttrici principali di collegamento con il comune jonico, la S.S. n° 7 Taranto - Brindisi, la S.P. Grottaglie-San Giorgio Jonico e la S.P. Grottaglie-Monteiasi.

Lo scalo dista 20 Km dal centro di Taranto, ed è situato a circa 50 km da Brindisi ed è situato in prossimità della E90 che collega Taranto a Brindisi.



## LEGENDA

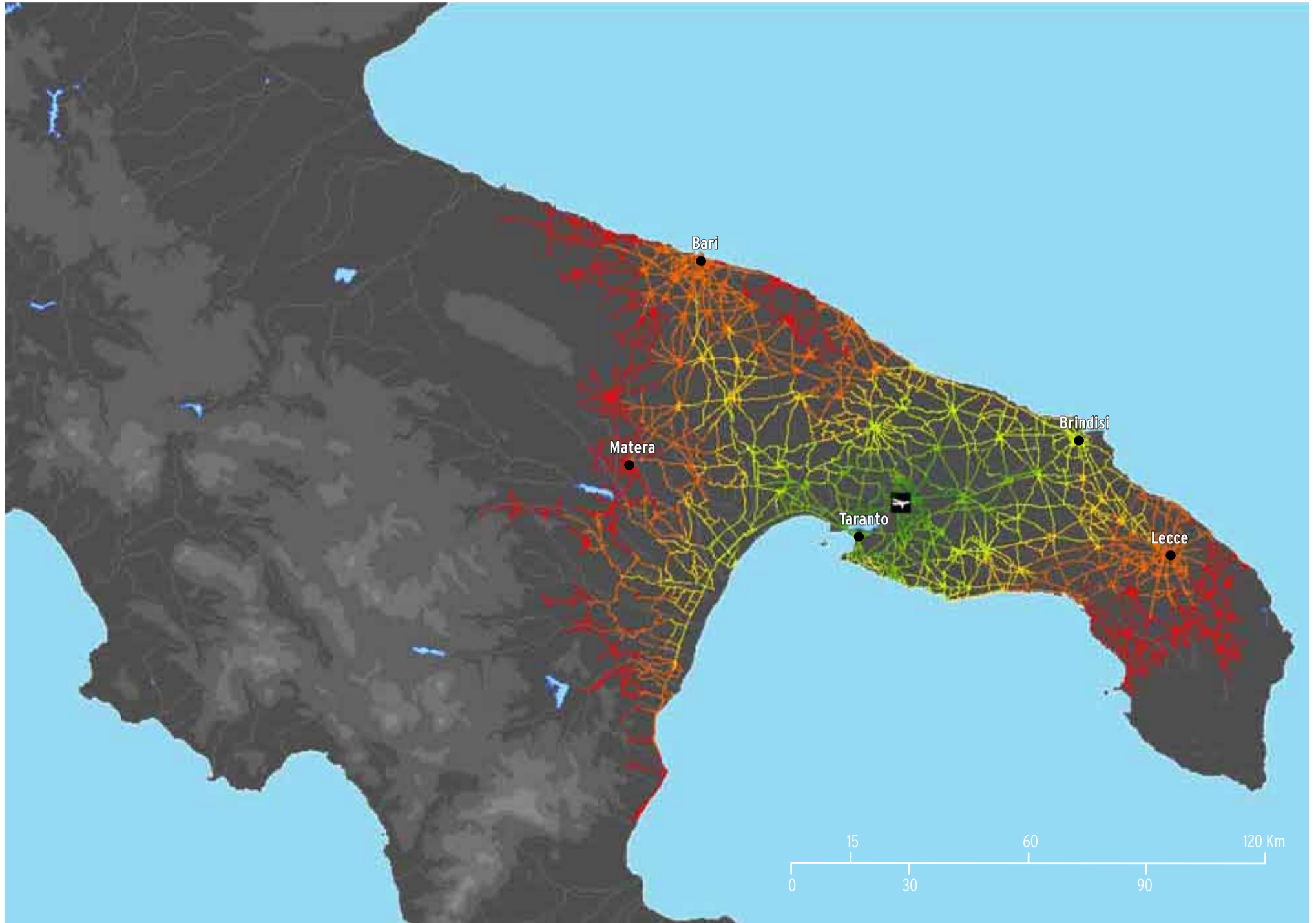
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile espansione aeroportuale

## Limiti e vincoli

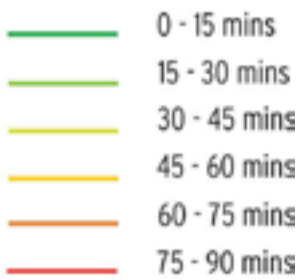
Non risultano particolari vincoli, se non un'area a rischio esondazione nell'area nord dell'aeroporto, che non costituisce vincolo di inedificabilità assoluta, ma che può essere superato attraverso opportuni interventi di mitigazione. Intorno all'aeroporto sono disponibili vaste aree agricole inedificate per futuri sviluppi aeroportuali.

## S.6.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



#### Modalità gomma

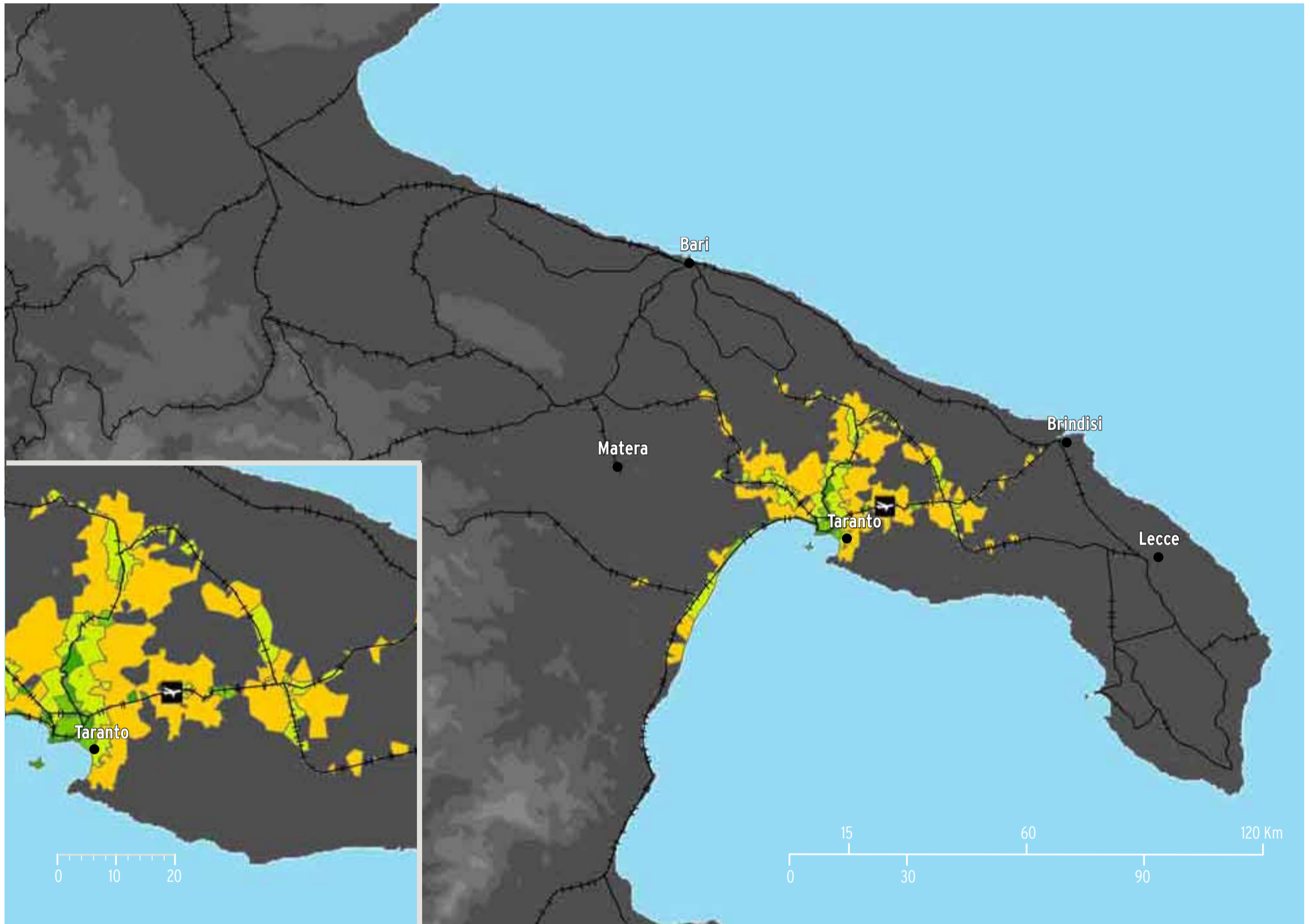
Dalle isocrone originate dall'aeroporto di Taranto, condizionate dalla presenza della tratta finale dell'Autostrada A14 (autostrada Adriatica Bologna-Taranto) e dalle Strade Statali che collegano le coste pugliesi, si nota come l'aeroporto risulti essere raggiungibile in circa 60' da Brindisi e in circa 90' da Bari.

Esaminando le caratteristiche dei comuni attraversati dalle isocrone, si calcola che circa 500.000 residenti (pari al 17%) possono raggiungere l'aeroporto in meno di 30', circa 680.000 (pari al 23%) in un tempo compreso tra i 30' e i 60' e oltre 1.740.000 (pari al 60%) in un tempo che va da 60' a 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

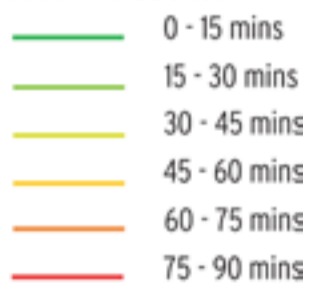
Su 720.000 addetti (dato ISTAT relativo al 2001), il 16% (circa 110.000) ricade nella prima macro-fascia (0-30'), il 20% nella seconda (30'-60') e ben il 64% nella terza macro-fascia (60'-90') (dato ISTAT 2001).

Per quanto riguarda le superfici territoriali dei comuni attraversati dalle isocrone, in accordo con i dati sopra citati si osserva che la prima macro-fascia si estende su una superficie di circa 1.500 kmq (pari al 13%), la seconda su oltre 3.900 kmq (pari al 34%) e la terza su circa 6.200 kmq (pari al 53%).

## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



NB: Le stazioni ferroviarie individuate sono quelle raggiungibili dall'aeroporto in un tempo compreso tra 0 e 30 minuti, mentre l'accessibilità aeroportuale di tipo intermodale (ferro-gomma) viene misurata entro i 90 minuti complessivi.



### Modalità ferro

Nonostante non si siano rilevati collegamenti pubblici frequenti tra la stazione ferroviaria del capoluogo e l'aeroporto, si è comunque valutata l'accessibilità isocrona su ferro dello stesso.

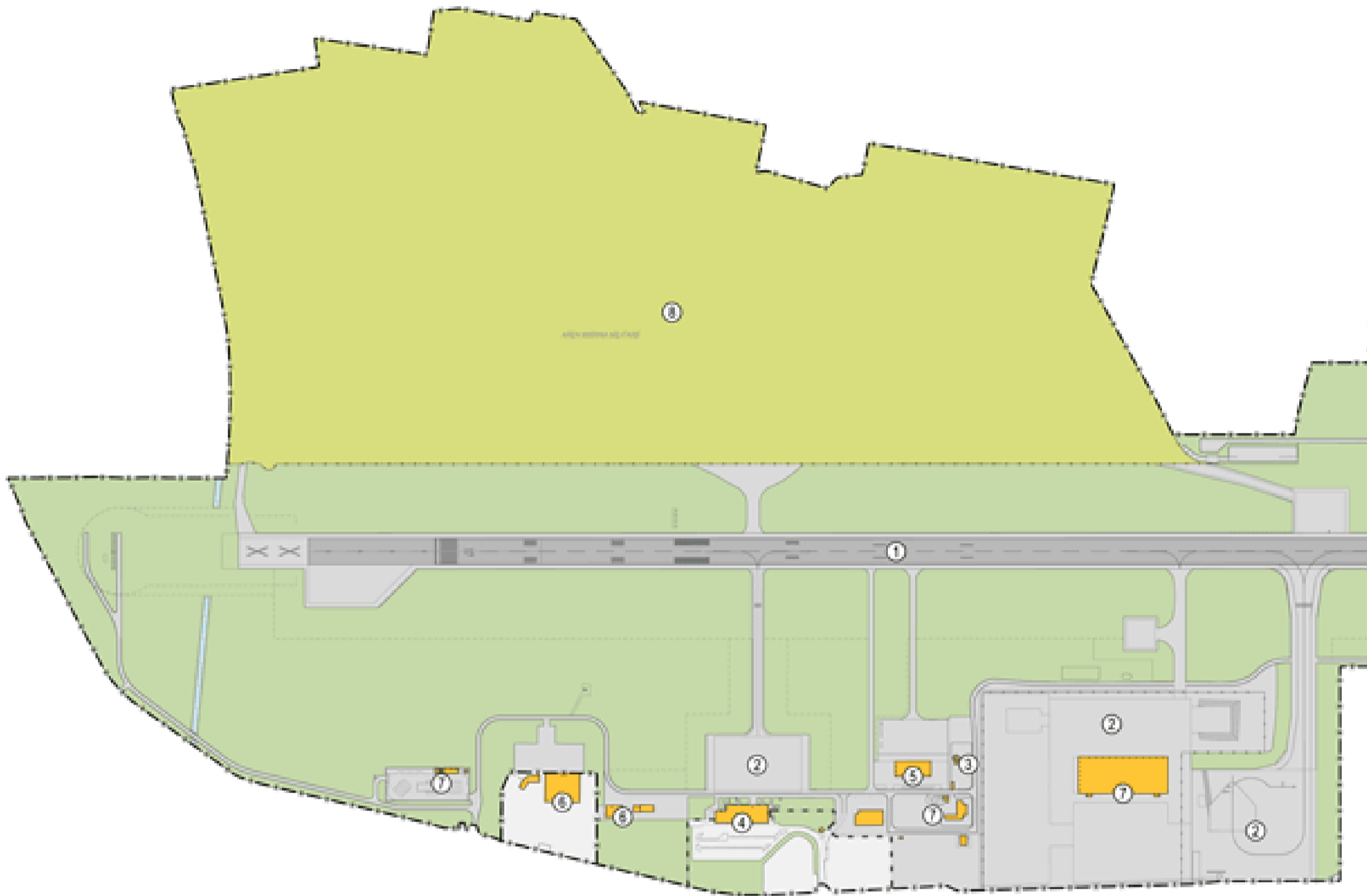
A partire da Taranto si innervano una serie di linee ferroviarie dirette a Bari, Brindisi, Lecce e la Basilicata, grazie alle quali si può raggiungere in circa 30' i Comuni di Grottaglie ad est, Massafra, Ginosa e Castellaneta a Nord-Ovest.

Per quanto riguarda, invece, il limite esterno delle isocrone riferite ai 60' si segnalano i Comuni di Gioia del Colle ad nord-ovest, Francavilla Fontana e Oria ad Est, Martina Franca ed Alberobello a Nord.

In virtù dell'offerta ferroviaria descritta, possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' circa 370.000 residenti (pari al 51%), mentre circa 350.000 (pari al restante 49%) impiega un tempo compreso tra i 30' e i 60' (dato popolazione ISTAT 2008). Il dato relativo agli addetti (ISTAT 2001) indica che il 57% (pari a circa 100.000 unità) può raggiungere la stazione in meno di mezz'ora ed il restante 43% (circa 70.000) in un tempo compreso tra la mezz'ora e l'ora.

Il territorio interessato abbraccia circa 3.400 kmq, dei quali il 42% (1.400 kmq) risulta raggiungibile entro i 30 minuti ed il restante 58% (2.000 kmq) è raggiungibile fra i 30 ed i 60 minuti.

## S.6.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO "MARCELLO ARLOTTA" DI TARANTO - GROTTAGLIE (LIBG)

**AREA PIAZZALE (mq)**  
110.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
3.500

**GATES**  
--

**STAND TOTALI**  
1

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
--

**PARCHEGGI**  
1.800

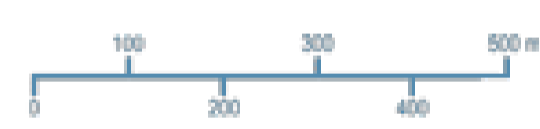
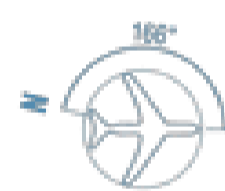
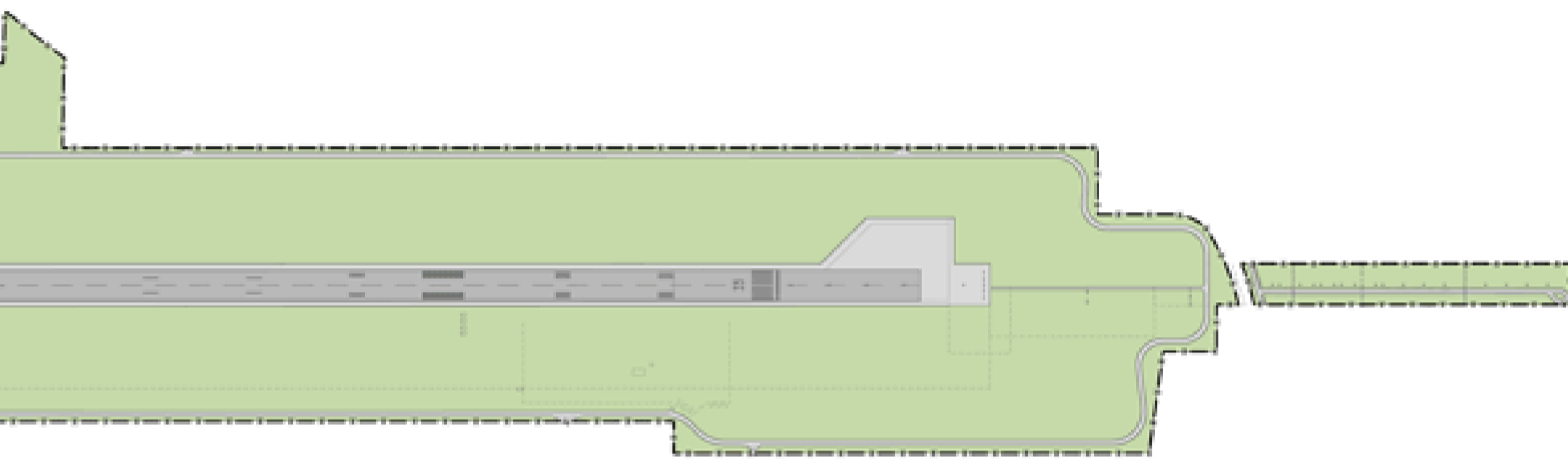
**PISTA 1**

**STRUMENTAZIONE RWY 35**  
STRUMENTALE DI PRECISIONE CAT I

**LUNGHEZZA 17 (m)**  
3.200

**LUNGHEZZA 35 (m)**  
3.200

**LARGHEZZA (m)**  
45



*Stato attuale dell'aeroporto*

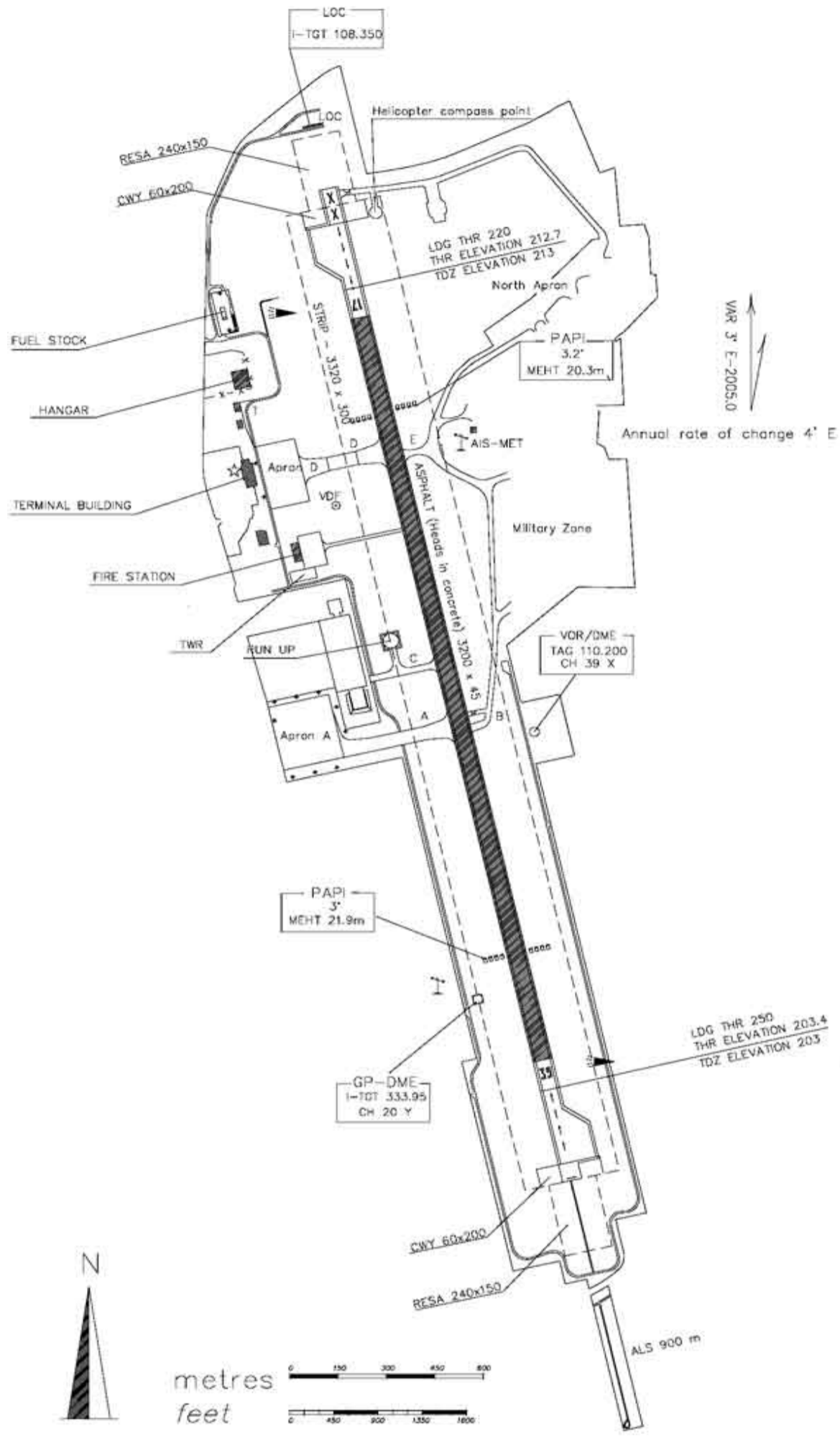
| PISTA  | TORA | TODA | ASDA | LDA  |
|--------|------|------|------|------|
|        | m    | m    | m    | m    |
| RWY 17 | 3200 | 3260 | 3200 | 2980 |
| RWY 35 | 3200 | 3260 | 3200 | 2950 |

**Tab.S.6.4.1** *Caratteristiche delle piste*

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ TWR
- ④ Aerostazione passeggeri
- ⑤ VVF
- ⑥ Hangar aeromobili
- ⑦ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑧ Area militare

## S.6.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

| 1.4.1   | PISTE   | THR | Coord. THR                      | QFU  | TORA | TODA | ASDA | LDA  | SWY | CWY      | RESA      | STRIP      | Largh. | THR Elev. | Pav.                         |
|---------|---------|-----|---------------------------------|------|------|------|------|------|-----|----------|-----------|------------|--------|-----------|------------------------------|
|         |         |     | WGS84-DMS                       |      | m    | m    | m    | m    |     |          |           |            |        | m         |                              |
| 1.4.1.1 | Pista 1 | 17  | 40°31'23.19"N<br>017°24'06.54"E | 166° | 3200 | 3260 | 3200 | 2980 | -   | 60 x 200 | 240 x 150 | 3320 x 300 | 45     | 64.83     | PCN<br>75/R/C/W/T<br>Asphalt |
|         |         | 35  | 40°29'56.42"N<br>017°24'29.38"E | 346° | 3200 | 3260 | 3200 | 2950 | -   | 60 x 200 | 240 x 150 | 3320 x 300 | 45     | 62        | Heads<br>Concrete            |

Tab.S.6.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste



|         |                  |    |
|---------|------------------|----|
| 1.4.2   | CLASSE APT       |    |
| 1.4.2.1 | Classe ICAO      | 4E |
| 1.4.2.2 | Antincendio ICAO | 5  |

| 1.4.3   | APRON   | Superficie | Resistenza     | Stand |     |           |      |
|---------|---------|------------|----------------|-------|-----|-----------|------|
|         |         | mq         |                | n.    | man | classe/AM | lim. |
| 1.4.3.1 | Apron A | 55000      | PCN 76/F/C/W/T | 1     | SM  | E         | -    |
| 1.4.3.2 | Apron D |            | PCN 76/F/C/W/T | NA    | NA  | NA        | -    |

| 1.4.4   | TAXIWAY | Larghezza | Resistenza     | Lim.                 |
|---------|---------|-----------|----------------|----------------------|
|         |         | m         |                |                      |
| 1.4.4.1 | A       | 23        | PCN 76/F/C/W/T | riservata AAM Alenia |
| 1.4.4.2 | C       | 20        | PCN 76/F/C/W/T | riservata AAM Alenia |
| 1.4.4.3 | D       | 23        | PCN 76/F/C/W/T | -                    |

| 1.4.5   | RADIOASSITENZE       | ID                     |
|---------|----------------------|------------------------|
| 1.4.5.1 | VDF                  | Grottaglie Gonio Homer |
| 1.4.5.2 | VORTAC               | BRD                    |
| 1.4.5.3 | L                    | GRT                    |
| 1.4.5.4 | ILS RWY 35 LOC CAT I | I-TGT                  |
| 1.4.5.5 | GP                   | -                      |
| 1.4.5.6 | DME                  | I-TGT                  |
| 1.4.5.7 | VOR/DME              | TAG                    |

| 1.4.6   | CAPACITA' |
|---------|-----------|
| 1.4.6.1 | --        |

Tab.S.6.5.2 Dati infrastrutture airside

### Piste e aree di sicurezza

L'infrastruttura principale è composta dalla pista di volo 17-35 lunga 3200m e larga 45m, orientata in direzione quasi Nord-Sud è realizzata in conglomerato bituminoso con testate in pavimentazione rigida. Entrambe le soglie 17 e 35 sono decalate, la prima di 220 m e la seconda di 250m, le pavimentazioni prima della soglia sono utilizzabili come corsa utile al decollo.

Sia l'Apron C (sul quale è prospiciente l'aerostazione passeggeri) che l'Apron D sono ubicati a Ovest della pista in posizione centrale. La pista 35 è equipaggiata con sistema ILS per atterraggi strumentali di precisione di categoria CAT I, si segnala la presenza di ostacoli che forano le superfici di protezione a Nord e Nord-Est dell'infrastruttura.

### Piazzale aeromobili

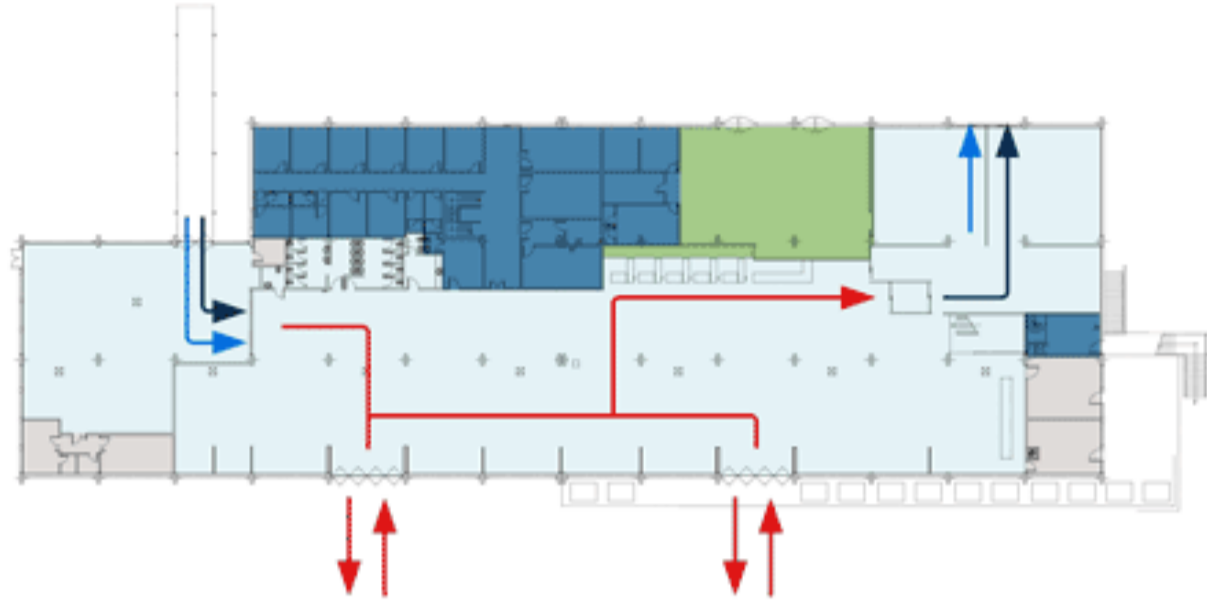
Lo scalo è dotato di due piazzali di sosta entrambi ad Ovest della pista, entrambi hanno un collegamento diretto con la pista mediante taxiway rettilinea dedicata. La taxiway A è disponibile solo per aeromobili Alenia mentre la C disponibile per manutenzione solo per aeromobili Atithech.

### Vie di rullaggio

Il sistema di rullaggio dell'Aeroporto di Taranto è costituito dalle taxiway A e D che collegano i piazzali di sosta alla pista, connettendo in posizione centrale e dalle due piazzole di back track sulle due testate (realizzate in pavimentazione rigida) utilizzate dagli aeromobili per l'allineamento in soglia.

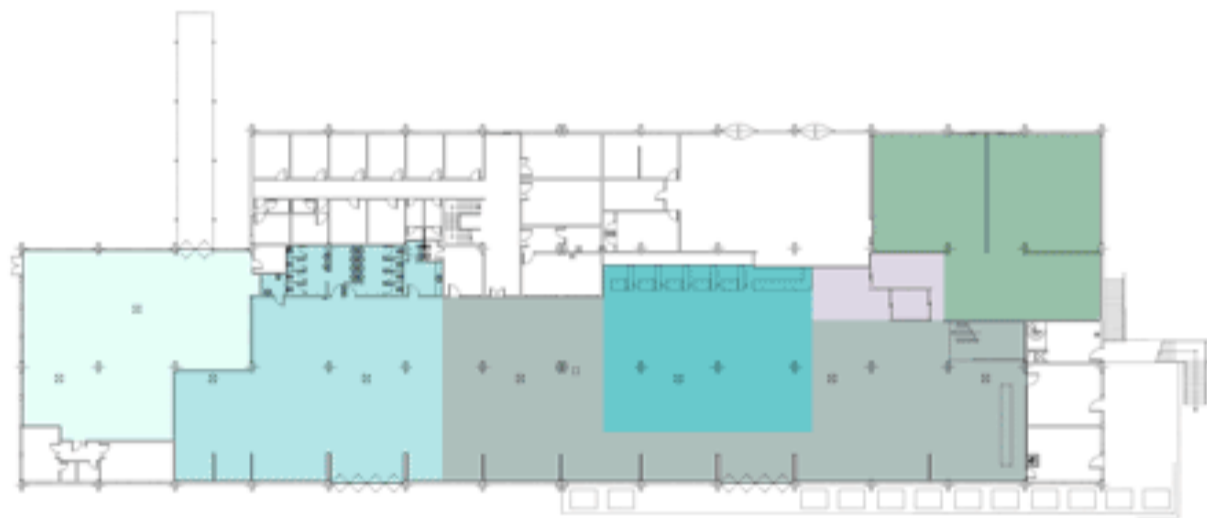
# S.6.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



Sottosistemi, Pianta piano terra



### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

|   |    |      |
|---|----|------|
| Area passeggeri                                 | mq | 1740 |
| Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie | mq |      |
| Bhs, trattamento bagagli                        | mq | 190  |
| Uffici società di gestione, aree non operative  | mq | 1455 |
| Spazi tecnici ,impianti                         | mq | 115  |

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

|                          |    |     |
|--------------------------|----|-----|
| Hall partenze            | mq | 530 |
| Area Check-in            | mq | 250 |
| Area Varchi di Sicurezza | mq | 60  |
| Sale imbarco             | mq | 270 |
| Hall arrivi              | mq | 375 |
| Sale riconsegna bagagli  | mq | 270 |

### LEGENDA

- Flussi airside - Schengen
- Flussi airside - Extra Schengen
- Flussi landside

### SUPERFICI TOTALI

|               |           |             |
|---------------|-----------|-------------|
| Piano terra   | mq        | 2500        |
| Piano primo   | mq        | 1000        |
| <b>Totale</b> | <b>mq</b> | <b>3500</b> |

| Anno | PAX   | Δ%      |
|------|-------|---------|
| 2000 | 2.299 |         |
| 2001 | 0     | -100,0% |
| 2002 | 546   | -       |
| 2003 | 490   | -10,3%  |
| 2004 | 647   | 32,0%   |
| 2005 | 980   | 51,5%   |
| 2006 | 41    | -95,8%  |
| 2007 | 3.351 | 8073,2% |
| 2008 | 2.900 | -13,5%  |

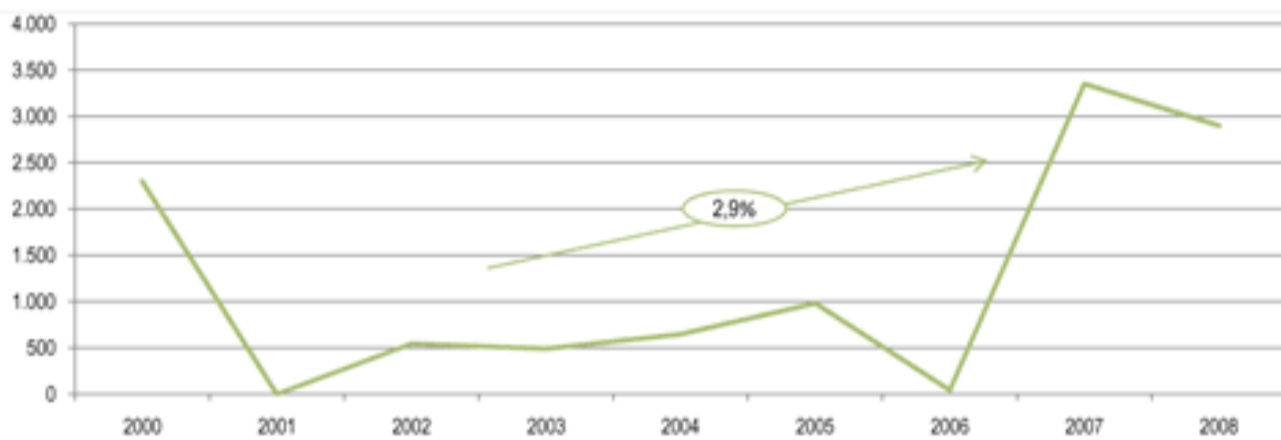
  

|      |      |
|------|------|
| CAGR | 2,9% |
|------|------|

## Traffico passeggeri

L'aeroporto di Taranto evidenzia un traffico estremamente contenuto fino al 2006, anno in cui l'aeroporto è stato chiuso fino al mese di Dicembre per lavori, principalmente di aviazione generale ed aerotaxi. La ripresa del traffico del 2007 è derivata dall'introduzione di voli charter nazionali, che hanno collegato Milano Malpensa con la costa Ionica.

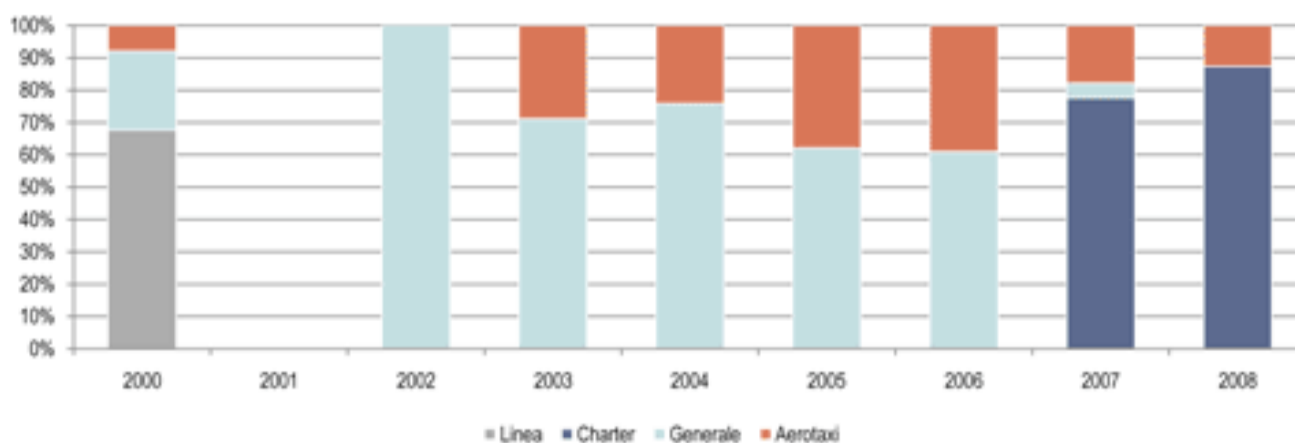
Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 365 con una diminuzione del 87,4% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).



Tab.S.6.7.1 Passeggeri 2000-2008

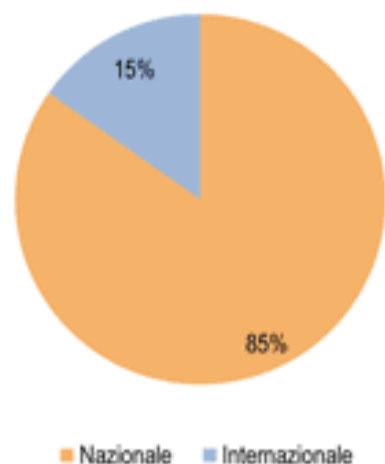
| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 67,7% | 0,0%    | 7,9%     | 24,4%    | 100,0% |
| 2001 | -     | -       | -        | -        | -      |
| 2002 | 0,0%  | 0,0%    | 0,0%     | 100,0%   | 100,0% |
| 2003 | 0,0%  | 0,0%    | 28,8%    | 71,2%    | 100,0% |
| 2004 | 0,0%  | 0,0%    | 24,1%    | 75,9%    | 100,0% |
| 2005 | 0,0%  | 0,0%    | 37,9%    | 62,1%    | 100,0% |
| 2006 | 0,0%  | 0,0%    | 39,0%    | 61,0%    | 100,0% |
| 2007 | 0,0%  | 77,6%   | 17,8%    | 4,6%     | 100,0% |
| 2008 | 0,0%  | 87,3%   | 12,7%    | 0,0%     | 100,0% |

Il traffico charter ha assunto un'importanza rilevante dal 2007, con 77,6% e 87,3% nel 2008. Il traffico di linea è stato importante solo nel 2000 con il 67,7%.



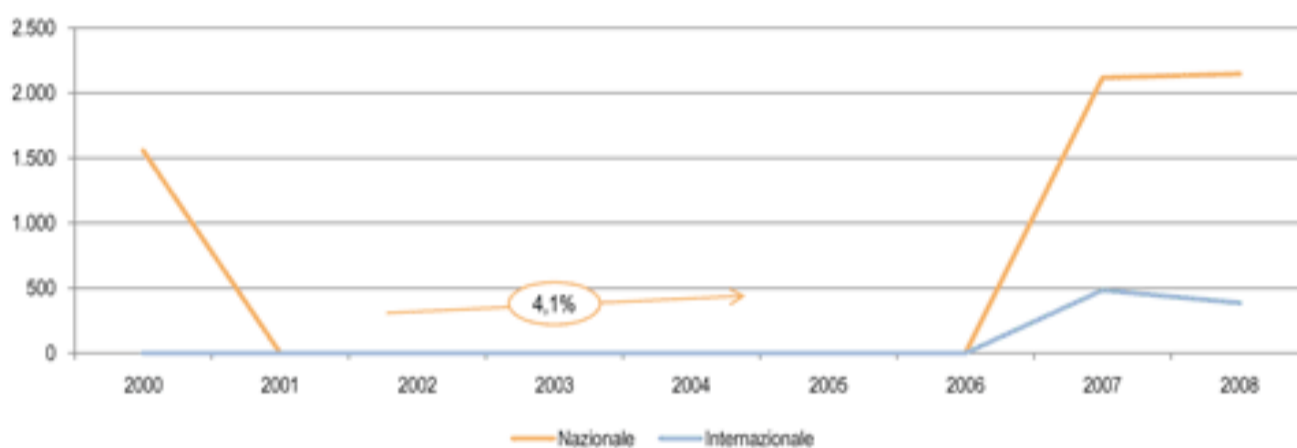
Tab.S.6.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, l'internazionale è stato intorno a valori nulli fino al 2006, per poi attestarsi intorno ai 500 passeggeri nel 2007 e 400 nel 2008, tutti trasportati da voli charter.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

| Nazionale |       |         | Internazionale |     |        |
|-----------|-------|---------|----------------|-----|--------|
| Anno      | PAX   | Δ%      | Anno           | PAX | Δ%     |
| 2000      | 1.557 |         | 2000           | 0   |        |
| 2001      | 0     | -100,0% | 2001           | 0   | -      |
| 2002      | 0     | -       | 2002           | 0   | -      |
| 2003      | 0     | -       | 2003           | 0   | -      |
| 2004      | 0     | -       | 2004           | 0   | -      |
| 2005      | 0     | -       | 2005           | 0   | -      |
| 2006      | 0     | -       | 2006           | 0   | -      |
| 2007      | 2.116 | -       | 2007           | 484 | -      |
| 2008      | 2.147 | 1,5%    | 2008           | 386 | -20,2% |
| CAGR      | 4,1%  |         | CAGR           | -   |        |

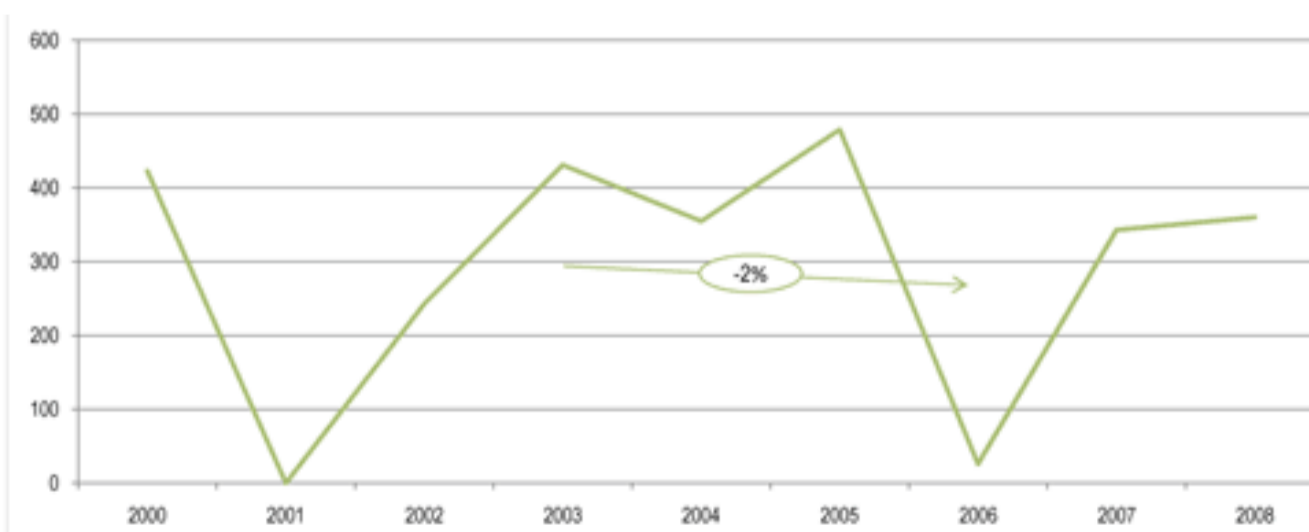


Tab.S.6.7.3 Passeggeri 2000-2008

### Movimenti

L'andamento dei movimenti è stato molto altalenante, in ogni caso senza mai superare i 500 movimenti annui.

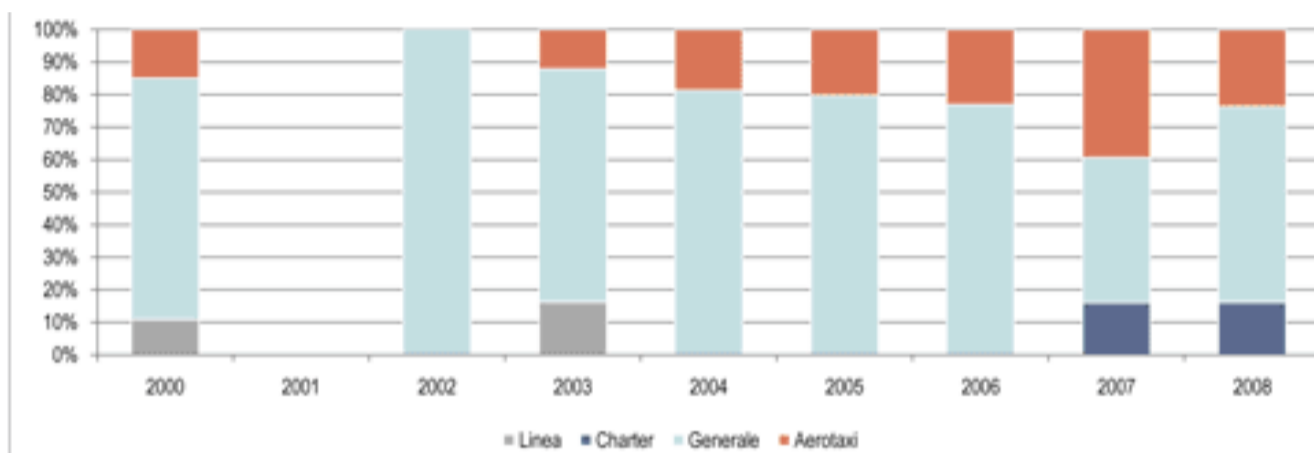
| Anno | MOV   | Δ%      |
|------|-------|---------|
| 2000 | 423   |         |
| 2001 | 0     | -100,0% |
| 2002 | 243   | -       |
| 2003 | 431   | 77,4%   |
| 2004 | 355   | -17,6%  |
| 2005 | 479   | 34,9%   |
| 2006 | 26    | -94,6%  |
| 2007 | 343   | 1219,2% |
| 2008 | 360   | 5,0%    |
| CAGR | -2,0% |         |



Tab.S.6.7.4 Movimenti 2000-2008

| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 10,9% | 0,0%    | 14,9%    | 74,2%    | 100,0% |
| 2001 | -     | -       | -        | -        | -      |
| 2002 | 0,0%  | 0,0%    | 0,0%     | 100,0%   | 100,0% |
| 2003 | 16,2% | 0,0%    | 12,1%    | 71,7%    | 100,0% |
| 2004 | 0,0%  | 0,0%    | 18,6%    | 81,4%    | 100,0% |
| 2005 | 0,0%  | 0,0%    | 20,3%    | 79,7%    | 100,0% |
| 2006 | 0,0%  | 0,0%    | 23,1%    | 76,9%    | 100,0% |
| 2007 | 0,0%  | 16,0%   | 39,4%    | 44,6%    | 100,0% |
| 2008 | 0,0%  | 16,1%   | 23,6%    | 60,3%    | 100,0% |

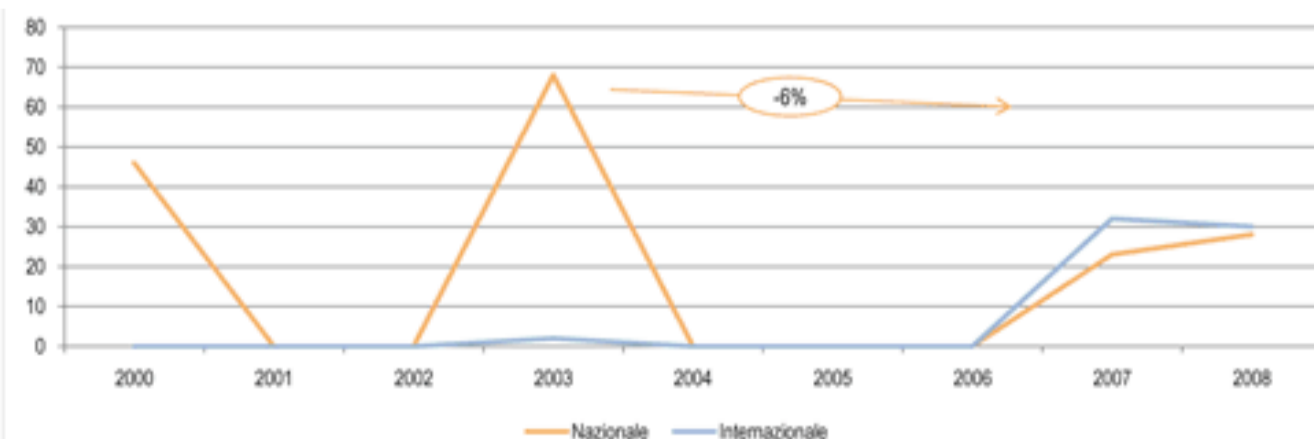
I movimenti di aviazione generale hanno ridotto progressivamente la loro importanza a favore dei voli charter.



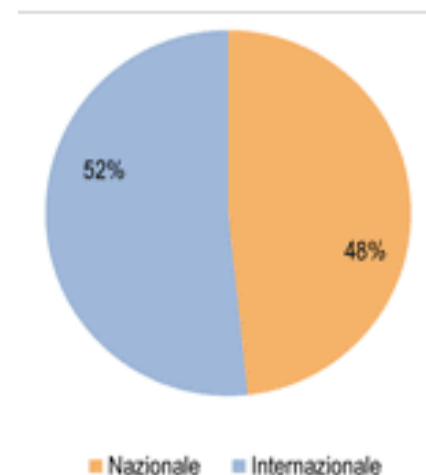
Tab.S.6.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

| Nazionale |       |         | Internazionale |     |         |
|-----------|-------|---------|----------------|-----|---------|
| Anno      | MOV   | Δ%      | Anno           | MOV | Δ%      |
| 2000      | 46    |         | 2000           | 0   |         |
| 2001      | 0     | -100,0% | 2001           | 0   | -       |
| 2002      | 0     | -       | 2002           | 0   | -       |
| 2003      | 68    | -       | 2003           | 2   | -       |
| 2004      | 0     | -100,0% | 2004           | 0   | -100,0% |
| 2005      | 0     | -       | 2005           | 0   | -       |
| 2006      | 0     | -       | 2006           | 0   | -       |
| 2007      | 23    | -       | 2007           | 32  | -       |
| 2008      | 28    | 21,7%   | 2008           | 30  | -6,3%   |
| CAGR      | -6,0% |         | CAGR           | -   |         |

I movimenti sono stati soprattutto nazionali.

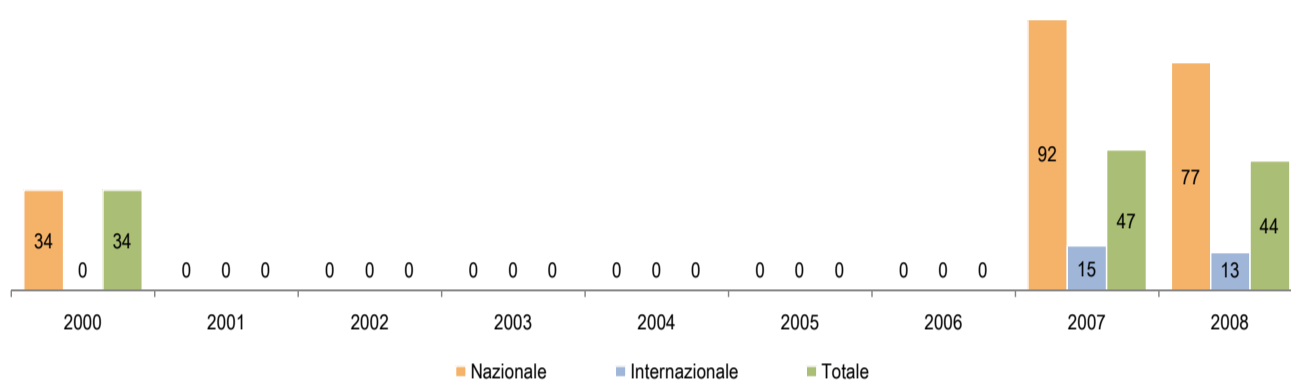


Tab.S.6.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008



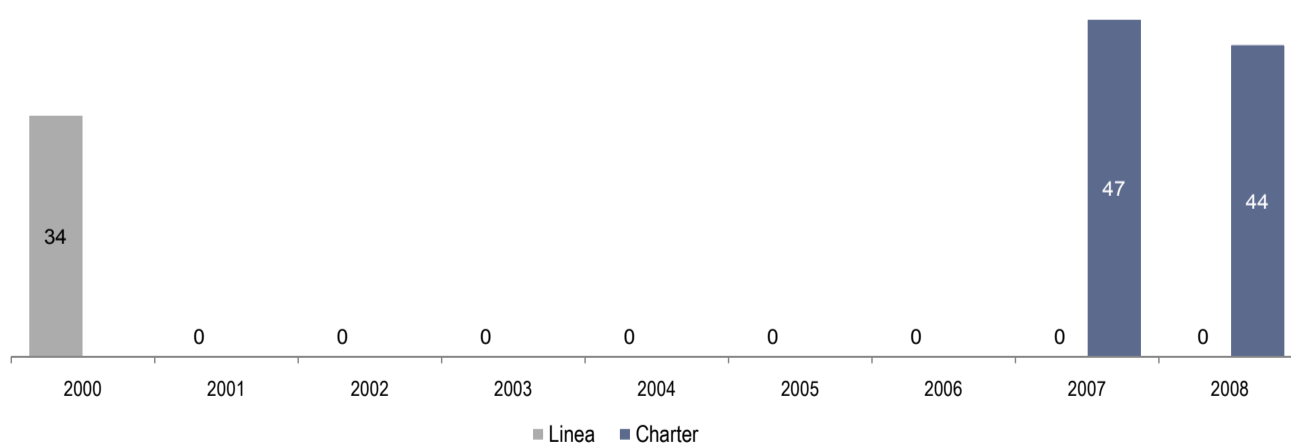
Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

| Anno | NAZ   | INTER | TOT  |
|------|-------|-------|------|
| 2000 | 34    | -     | 34   |
| 2001 | -     | -     | -    |
| 2002 | -     | -     | -    |
| 2003 | 0     | 0     | 0    |
| 2004 | -     | -     | -    |
| 2005 | -     | -     | -    |
| 2006 | -     | -     | -    |
| 2007 | 92    | 15    | 47   |
| 2008 | 77    | 13    | 44   |
| CAGR | 10,8% | -     | 3,2% |



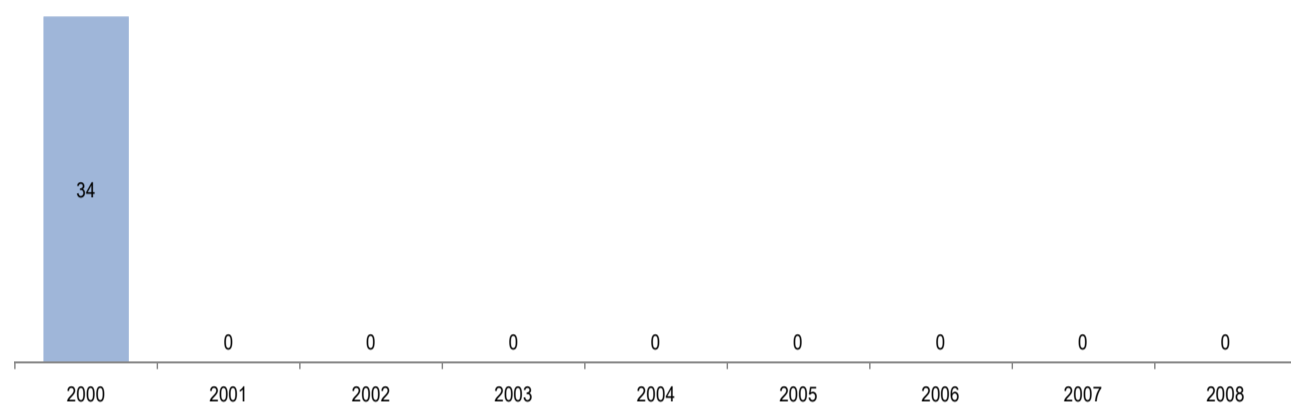
Tab.S.6.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

| Anno | LINEA | CHARTER |
|------|-------|---------|
| 2000 | 34    | -       |
| 2001 | -     | -       |
| 2002 | -     | -       |
| 2003 | 0     | -       |
| 2004 | -     | -       |
| 2005 | -     | -       |
| 2006 | -     | -       |
| 2007 | -     | 47      |
| 2008 | -     | 44      |
| CAGR | -     | -       |



Tab.S.6.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

| Anno | LINEA Naz |
|------|-----------|
| 2000 | 34        |
| 2001 | -         |
| 2002 | -         |
| 2003 | 0         |
| 2004 | -         |
| 2005 | -         |
| 2006 | -         |
| 2007 | -         |
| 2008 | -         |
| CAGR | -         |



Tab.S.6.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

#### Traffico cargo

Il trasporto cargo è risultato inesistente fino al 2006. Dal 2007 sono cominciate alcune movimentazioni connesse ad insedimaneti industriali vicini.





| Passeggeri |                | 2000         | 2001       | 2002       | 2003       | 2004       | 2005       | 2006         | 2007         | 2008         |
|------------|----------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| Linea      | Internazionale |              |            |            |            |            |            |              |              |              |
|            | Nazionale      | 1.557        |            |            |            |            |            |              |              |              |
|            | <b>TOT</b>     | <b>1.557</b> | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     |
| Charter    | Internazionale |              |            |            |            |            |            |              | 484          | 386          |
|            | Nazionale      |              |            |            |            |            |            |              | 2.116        | 2.147        |
|            | <b>TOT</b>     |              |            |            |            |            |            |              | <b>2.600</b> | <b>2.533</b> |
| Aerotaxi   | Internazionale | 15           |            |            | 12         | 1          |            | 1            | 5            | 64           |
|            | Nazionale      | 166          |            |            | 129        | 155        | 371        | 15           | 592          | 303          |
|            | <b>TOT</b>     | <b>181</b>   |            |            | <b>141</b> | <b>156</b> | <b>371</b> | <b>16</b>    | <b>597</b>   | <b>367</b>   |
| Generale   | Internazionale | 9            |            |            | 82         | 55         |            |              |              |              |
|            | Nazionale      | 552          |            | 546        | 267        | 436        |            |              |              |              |
|            | <b>TOT</b>     | <b>561</b>   |            | <b>546</b> | <b>349</b> | <b>491</b> | <b>609</b> | <b>25</b>    | <b>154</b>   | <b>0</b>     |
| <b>TOT</b> | 24             | 0            | 0          | 94         | 56         | 0          | 1          | 489          | 450          |              |
|            |                | -100,0%      |            |            | -40,4%     | -100,0%    |            | 48800,0%     | -8,0%        |              |
|            | 2.275          | 0            | 546        | 396        | 591        | 371        | 15         | 2.708        | 2.450        |              |
|            |                | -100,0%      |            | -27,5%     | 49,2%      | -37,2%     | -96,0%     | 17953,3%     | -9,5%        |              |
|            | <b>2.299</b>   | <b>0</b>     | <b>546</b> | <b>490</b> | <b>647</b> | <b>980</b> | <b>41</b>  | <b>3.351</b> | <b>2.900</b> |              |
|            |                | -100,0%      |            | -10,3%     | 32,0%      | 51,5%      | -95,8%     | 8073,2%      | -13,5%       |              |

| Movimenti  |                | 2000       | 2001       | 2002       | 2003       | 2004       | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       |
|------------|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Linea      | Internazionale | -          |            |            | 2          | 0          | 0          | -          | -          | -          |
|            | Nazionale      | 46         |            |            | 68         | 0          | 0          | -          | -          | -          |
|            | <b>TOT</b>     | <b>46</b>  |            |            | <b>70</b>  | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>   |
| Charter    | Internazionale | -          |            |            | 0          | 0          | 0          | -          | 32         | 30         |
|            | Nazionale      | -          |            |            | 0          | 0          | 0          | -          | 23         | 28         |
|            | <b>TOT</b>     | <b>0</b>   |            |            | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>55</b>  | <b>58</b>  |
| Aerotaxi   | Internazionale | 6          |            |            | 5          | 3          | 10         | 1          | 2          | 19         |
|            | Nazionale      | 57         |            |            | 47         | 63         | 87         | 5          | 133        | 66         |
|            | <b>TOT</b>     | <b>63</b>  |            |            | <b>52</b>  | <b>66</b>  | <b>97</b>  | <b>6</b>   | <b>135</b> | <b>85</b>  |
| Generale   | Internazionale | 7          |            |            | 38         | 34         |            |            |            |            |
|            | Nazionale      | 307        |            | 243        | 271        | 255        |            |            |            |            |
|            | <b>TOT</b>     | <b>314</b> |            | <b>243</b> | <b>309</b> | <b>289</b> | <b>382</b> | <b>20</b>  | <b>153</b> | <b>217</b> |
| <b>TOT</b> | 13             | 0          | 0          | 45         | 37         | 10         | 1          | 34         | 49         |            |
|            |                | -100,0%    |            |            | -17,8%     | -73,0%     | -90,0%     | 3300,0%    | 44,1%      |            |
|            | 410            | 0          | 243        | 386        | 318        | 87         | 5          | 156        | 94         |            |
|            |                | -100,0%    |            | 58,8%      | -17,6%     | -72,6%     | -94,3%     | 3020,0%    | -39,7%     |            |
|            | <b>423</b>     | <b>0</b>   | <b>243</b> | <b>431</b> | <b>355</b> | <b>479</b> | <b>26</b>  | <b>343</b> | <b>360</b> |            |
|            |                | -100,0%    |            | 77,4%      | -17,6%     | 34,9%      | -94,6%     | 1219,2%    | 5,0%       |            |

| Cargo (Tons) |                | 2000     | 2001     | 2002     | 2003     | 2004     | 2005     | 2006     | 2007       | 2008       |
|--------------|----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|------------|
| Linea        | Internazionale |          |          |          |          |          |          |          |            |            |
|              | Nazionale      |          |          |          |          |          |          |          |            |            |
|              | <b>TOT</b>     |          |          |          |          |          |          |          |            |            |
| Charter      | Internazionale |          |          |          |          |          |          |          | 286        | 378        |
|              | Nazionale      |          |          |          |          |          |          |          |            |            |
|              | <b>TOT</b>     |          |          |          |          |          |          |          | <b>286</b> | <b>378</b> |
| Generale     | Internazionale | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 286        | 378        |
|              | Nazionale      | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0          | 0          |
|              | <b>TOT</b>     | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>286</b> | <b>378</b> |
|              |                |          |          |          |          |          |          |          |            | 32,2%      |

Tab.S.6.7.10 Allegato





# Aeroporto Internazionale Lamezia Terme - Sant' Eufemia



## SEDIME (ha)

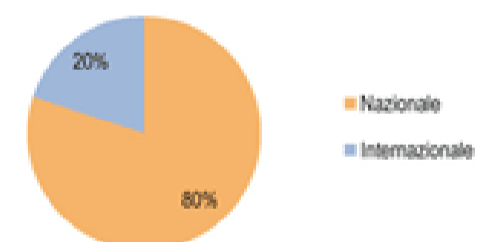
area civile  
229

area militare  
5

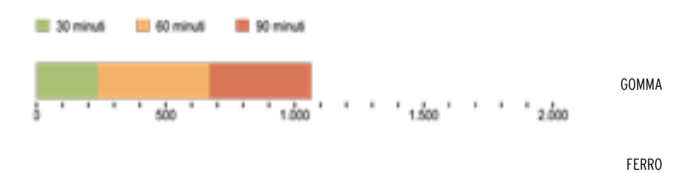
PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
1.495.000

## RIPARTIZIONE PAX 2008



## BACINO DI UTENZA per fasce isocrone di accessibilità (migliaia di residenti)

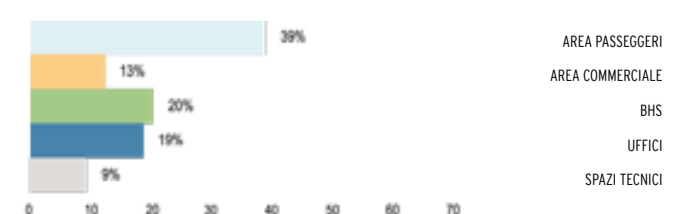


## TERMINAL

superficie (mq)  
15.700

dotazione per passeggero (mq)  
30,0

## incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto di Lamezia Terme ha raggiunto nel 2008 il milione e mezzo di passeggeri annui, registrando tassi di crescita dal 2000 al 2008 pari al 8,5 % l'anno. Il traffico è per l'80% di natura nazionale, operata con voli di linea.

La crescita ed il "trend" positivo, sono legati sicuramente alla debolezza degli scali vicini e a fattori di logistica generale nell'area realmente difficili (le alternative per accedere in Calabria, autostrada e ferrovia, date le distanze da percorrere, non sono particolarmente agevoli né convenienti).

Per le caratteristiche suddette Lamezia Terme si è consolidato come il principale scalo calabrese ed uno degli scali di maggior sviluppo del meridione, sia per le rotte nazionali, che per quelle internazionali, operate soprattutto con voli charter.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto di Lamezia Terme è situato in una piana tra il torrente Cantagalli ed il fiume Amato, a poca distanza dalla costa Tirrenica, in un'ottima posizione geografica al centro della Calabria, in un punto di convergenza dei traffici e dei prodotti agrari della città di Cosenza, Catanzaro e Vibo Valentia.

Lo scalo è stato ideato negli anni '60 e realizzato poi nel 1976 come aeroporto civile.

Dista 12 km da Lamezia Terme, 2Km dalla stazione di Sant'Eufemia, 40 km da Catanzaro e 75 km da Cosenza.

Il sedime aeroportuale ha una dimensione di circa 234 Ha, di cui 5 Ha del demanio militare, orientato in direzione perpendicolare alla costa, dalla quale il perimetro occidentale dista solo 400 metri. Il territorio circostante è costituito da aree agricole prevalentemente in edificate.

Sono presenti nel territorio circostante alcuni agglomerati industriali rilevanti e una stazione termale rinomata.

Da segnalare la vicinanza del Porto Internazionale di Gioia Tauro (distante circa 80 km).

## LIMITI E VINCOLI

I limiti fisici allo sviluppo dello scalo sono rappresentati ad ovest dalla presenza del mar Tirreno, a nord dal torrente Cantagalli, mentre nelle zone ad est e sud dell'aeroporto insistono aree libere disponibili per futuri ampliamenti del sedime aeroportuale.

Le zone limitrofe all'aeroporto sono inoltre soggette a vincolo paesistico, mentre l'area a nord, a confine con il torrente Cantagalli è stata classificata come zone ad alto rischio esondazione.

## ACCESSIBILITA' E SOSTA

Lo scalo gode di un ottimo sistema di accessibilità essendo situato in prossimità dell'autostrada A3 Salerno- Reggio Calabria da cui si accede direttamente in aeroporto attraverso uno svincolo dedicato, e di un importante nodo ferroviario a pochi chilometri di distanza, nel quale transitano treni che attraversano e collegano le due sponde della Calabria dal Tirreno allo Ionio ed i treni che effettuano il servizio sulla linea ferroviaria Reggio- Calabria- Napoli.

L'aeroporto è accessibile anche dalla SS18 Tirrena inferiore, dalla Strada dei Due Mari proveniente dalla costa ionica e dalla strada provinciale 108, proveniente dal centro di Lamezia Terme.

Tutte le strade suddette convergono in un'ampia rotatoria di ingresso in aeroporto, da cui si accede al sistema viario ad anello interno allo scalo che distribuisce l'accesso ai parcheggi ed al terminal.

Le aree parcheggio a pagamento e gratuite si trovano di fronte all'area arrivi/partenze per un totale di 677 posti auto. Lo scalo non gode di una stazione ferroviaria dedicata, ma è servita dalla vicina stazione di Sant'Eufemia, dalla quale dista 2 km, priva però di un adeguato collegamento.

## STATO ATTUALE AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

Per fronteggiare l'incremento di passeggeri registrato sullo scalo e per migliorare l'accoglienza ed i servizi offerti, negli ultimi anni sono stati sviluppati vari interventi di sviluppo delle infrastrutture, tra cui la ristrutturazione del fronte dell'aerostazione e della zona imbarchi, l'ampliamento del piazzale aeromobili e la riqualifica della pista di volo.

Nel 2007 sono stati appaltati i lavori di prolungamento della pista dagli attuali 2416m a 3000m che consentirà tratte non-stop per destinazioni intercontinentali. Nel 2008 è stato approvato il progetto per la costruzione di una nuova aerostazione per 3,5 milioni di passeggeri, in sostituzione dell'attuale infrastruttura, insufficiente e tecnicamente inadeguata al cresciuto volume di traffico dello scalo.

## TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione di Lamezia Terme, realizzata nel 1982, ha un'estensione di 15.700 mq ed è dimensionata per la gestione di 1,5 milioni di passeggeri annui.

L'edificio si sviluppa su 3 livelli fuori terra di cui il piano terra, alla quota del piazzale aeromobili, risulta sfalsato di tre metri rispetto la quota dell'area landside, pertanto è destinato al trattamento bagagli e ai servizi tecnici, mentre il piano primo è destinato alla gestione dei passeggeri in arrivo e in partenza.

L'accesso a tale piano avviene tramite dei pontili sovrastanti la strada di servizio del piano terra. Il primo piano, ospita anche i servizi di supporto ai fruitori dello scalo quali ufficio informazioni, ambulatorio, bar, ristorante, bancomat e alcuni negozi. Al secondo piano invece sono ubicati la sala VIP, il centro business, gli uffici e la mensa, per complessivi 3.000 mq.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 39,0% del totale, un po' al di sotto della media, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 12,5%.

## TERMINAL MERCI

Il terminal merci è dotato di un vasto magazzino per la temporanea custodia doganale, con doppio accessi air-side e land-side.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo ha una lunghezza di 2400 metri, è realizzata in conglomerato bituminoso ed è orientata in direzione pressoché Est-Ovest. Il piazzale e l'aerostazione sono localizzati a Nord della pista 28, l'Apron ha una superficie di 124000mq e su di esso sono previste 21 piazzole di sosta.

Operativamente lo scalo è in grado di accogliere aeromobili in atterraggio anche in condizioni meteo non ideali.

Sono presenti rilievi montuosi che intersecano le superfici di limitazione ostacoli a Nord dell'infrastruttura lungo il bordo della superficie orizzontale interna.

## CRITICITA'

Attualmente lo scalo ha un bacino di traffico che comprende le provincie di Cosenza, Catanzaro e Vibo Valentia. Per le destinazioni offerte il bacino si dilata anche alle zone sud della Campania e a parte della Lucania, oltre che alle zone settentrionali della provincia di Reggio Calabria.

In rapporto all'ampiezza del bacino però non corrisponde una adeguata connessione tra le reti del trasporto locale e un'integrazione efficiente tra le diverse modalità, condizioni che scoraggiano l'utenza meno prossima allo scalo.

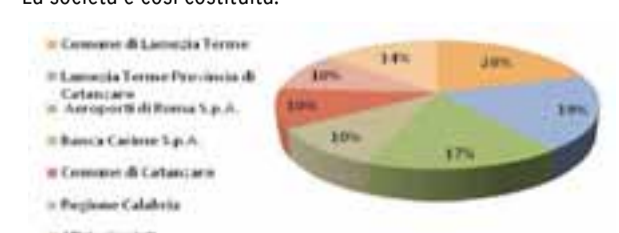
Allo stesso modo, per quanto riguarda il cargo, non è stata ancora colta la grande potenzialità in termini di traffico offerta da una possibile relazione intermodale con il porto contenitori di Gioia Tauro, il maggiore del

Mediterraneo per questo tipo di movimentazioni.

## GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto è gestito dalla Società SACAL Spa, in regime di gestione totale.

La società è così costituita:



## S.7.2.1 Inquadramento territoriale



### LEGENDA

- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Altre infrastrutture aeroportuali
- Infrastruttura portuale
- Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
- Autostrada per mobilità nazionale
- Casello autostradale
- Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce
- Strada principale
- Linea - stazione ferroviaria
- Corso d'acqua



### Inquadramento territoriale

L'aeroporto di Lamezia Terme è situato in una piana tra il torrente Cantagalli ed il fiume Amato, a poca distanza dalla costa Tirrenica, in un'ottima posizione geografica al centro della Calabria, in un punto di convergenza dei traffici e dei prodotti agrari della città di Cosenza, Catanzaro e Vibo, Valentia.

Distà 12 km da Lamezia Terme, 2Km dalla stazione di Sant'Eufemia, 40 km da Catanzaro e 75 km da Cosenza. Il sedime aeroportuale è orientato in direzione perpendicolare alla costa, dalla quale il perimetro occidentale dista solo 400 metri. Il territorio circostante è costituito da aree agricole prevalentemente in edificate. Sono presenti nel territorio circostante alcuni agglomerati industriali rilevanti e una stazione termale rinomata. Da segnalare la vicinanza del Porto Internazionale di Gioia Tauro (distante circa 80 km).

Lo scalo gode di un ottimo sistema di accessibilità essendo situato in prossimità dell'autostrada A3 Salerno- Reggio Calabria da cui si accede direttamente in aeroporto attraverso uno svincolo dedicato, e di un importante nodo ferroviario a pochi chilometri di distanza, nel quale transitano treni che attraversano e collegano le due sponde della Calabria dal Tirreno allo Ionio ed i treni che effettuano il servizio sulla linea ferroviaria Reggio- Calabria- Napoli. L'aeroporto è accessibile anche dalla SS18 Tirrena inferiore, dalla Strada dei Due Mari proveniente dalla costa ionica e dalla strada provinciale 108, proveniente dal centro di Lamezia Terme.



**LEGENDA**

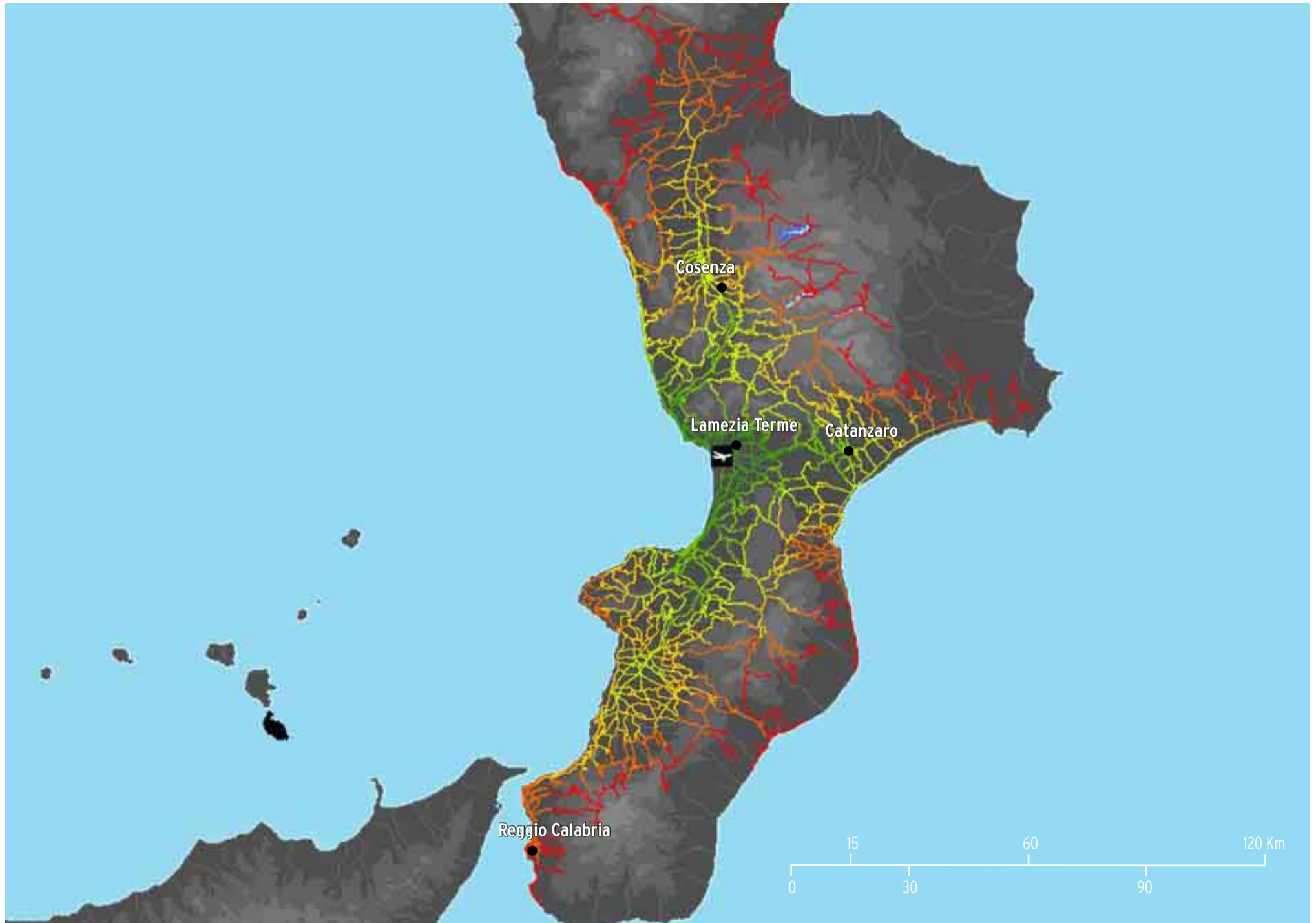
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile espansione aeroportuale

**Limiti e vincoli**

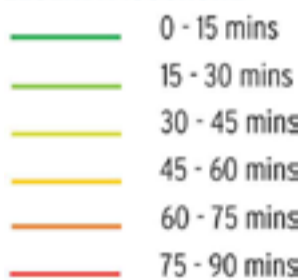
I limiti fisici allo sviluppo dello scalo sono rappresentati ad ovest dalla presenza del mar Tirreno, a nord dal torrente Cantagalli, mentre nelle zone ad est e sud dell'aeroporto insistono aree libere disponibili per futuri ampliamenti del sedime aeroportuale. Le zone limitrofe all'aeroporto sono inoltre soggette a vincolo paesistico, mentre l'area a nord, a confine con il torrente Cantagalli è stata classificata come zone ad alto rischio esondazione.

## S.7.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



#### Modalità gomma

L'Autostrada A3 (Napoli-Reggio Calabria) e la particolare morfologia dell'entroterra calabro caratterizzano l'aspetto particolare delle isocrone riferite all'aeroporto di Lamezia Terme, collegando in modo veloce l'aeroporto con le province di Reggio Calabria e Cosenza.

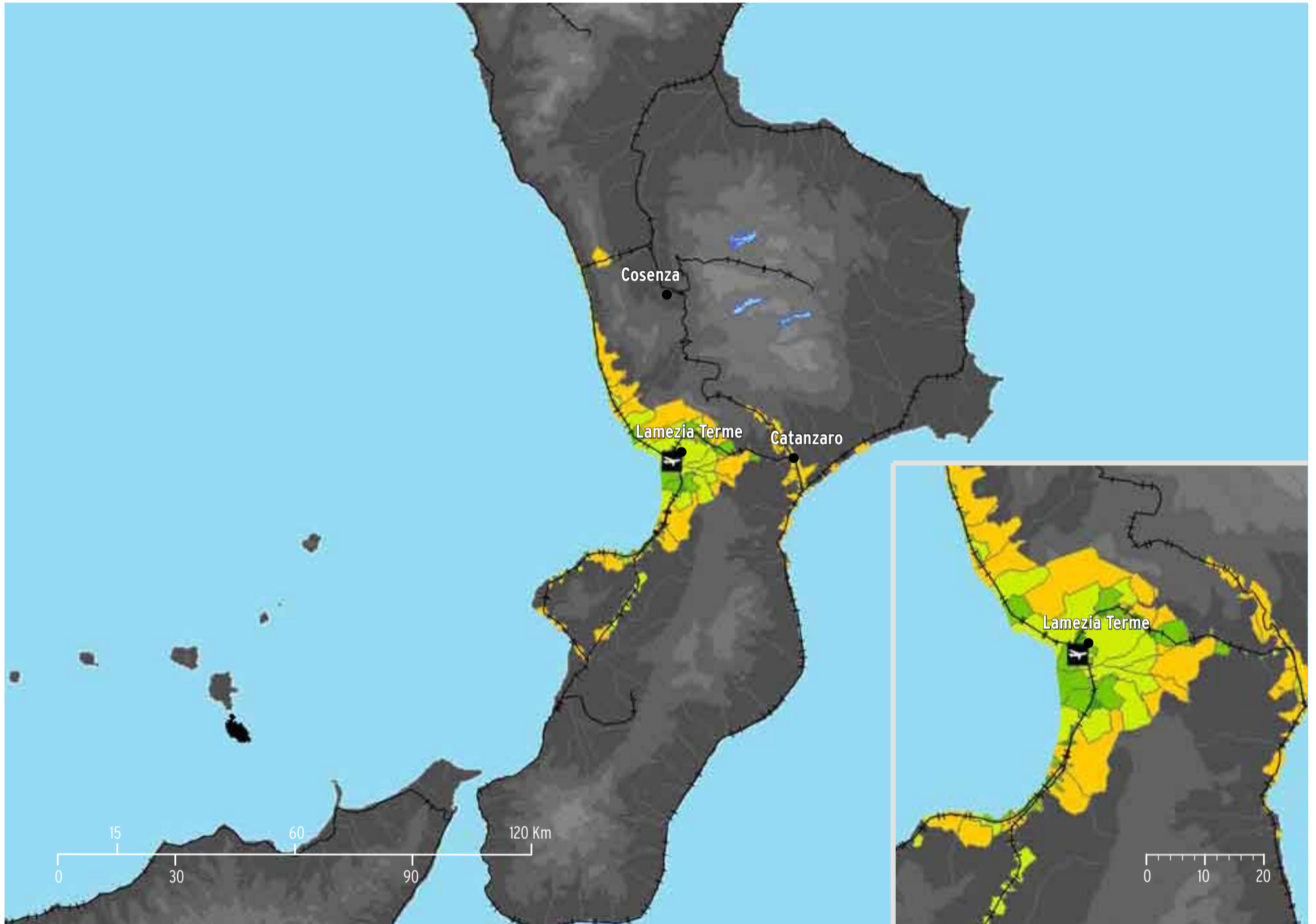
Tramite la SS280, che congiunge la costa tirrenica con quella ionica, l'aeroporto gode di una buona accessibilità anche verso le città calabresi poste lungo la costa ionica (Provincia di Catanzaro).

Tali infrastrutture permettono il raggiungimento dell'aeroporto in meno di 30' per circa 320.000 residenti (pari al 20% del totale riferito a 90'), mentre circa 600.000 (pari al 37%) impiegano un tempo tra i 30' e i 60' e circa 710.000 (pari al 43%) tra i 60' e i 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

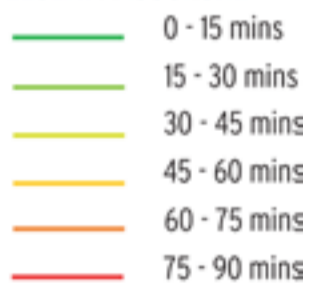
Nella prima macro-fascia (0-30') si hanno invece circa 80.000 addetti (pari al 25% del totale), nella seconda (30'-60') circa 120.000 (pari al 35%), mentre nella terza (60'-90') circa 130.000 (pari al 40%) (dato ISTAT 2001). La superficie territoriale ricoperta dalla prima macro-fascia è di circa 1.300 kmq (pari al 12%), la seconda è di circa 3.400 kmq (pari al 32%), mentre la terza ha un'estensione pari a circa 5.800 kmq (56%).



## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



NB: Le stazioni ferroviarie individuate sono quelle raggiungibili dall'aeroporto in un tempo compreso tra 0 e 30 minuti, mentre l'accessibilità aeroportuale di tipo intermodale (ferro-gomma) viene misurata entro i 90 minuti complessivi.



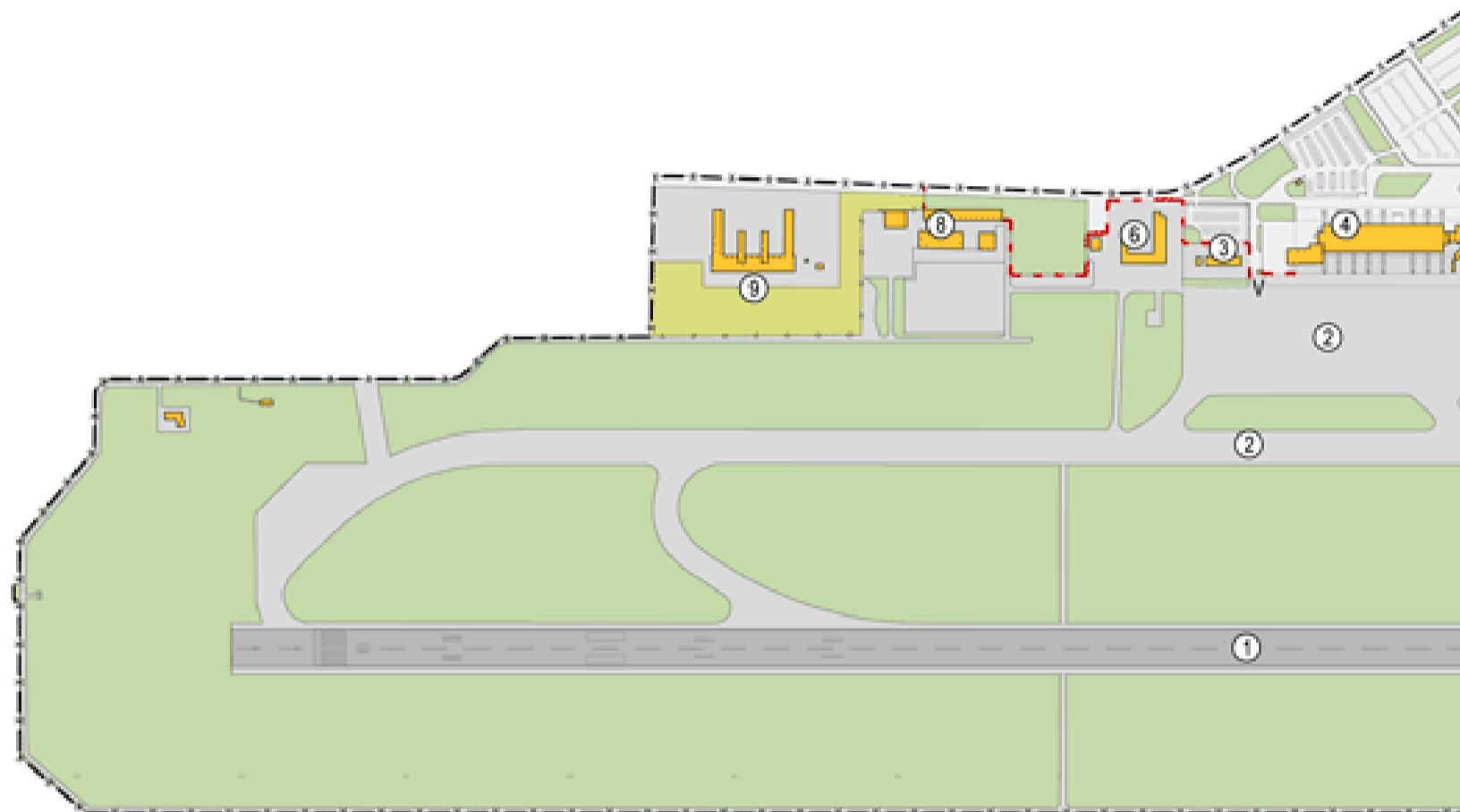
### Modalità ferro

L'accessibilità isocrona ferro-gomma dell'aeroporto di Lamezia Terme risulta limitata dalla carenza di infrastrutture ferroviarie. L'aeroporto è collegato dal servizio pubblico alla stazione ferroviaria di Sant'Eufemia nel Comune di Lamezia Terme. In 30' è possibile raggiungere la costa Tirrenica (S.Euferima, Gizzeria Lido) ed i comuni di Nicastro, Pianopoli (Est) e Miada (Sud-Est). In direzione Nord Est l'isocrona arriva a lambire il territorio comunale di Catanzaro. Considerando l'intera estensione dell'isocrona (60') è possibile raggiungere Catanzaro Lido e parte della costa Jonica, con Copanello e Soverato a Sud e Botricello a Nord. Sulla costa Tirrenica sono inoltre raggiungibili Soverato e Pizzo a Sud, Amantea a Nord.

Le caratteristiche prima enunciate determinano che il 37% dei residenti (pari a circa 140.000) possa raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' mentre il 63% (pari a circa 240.000) in un tempo compreso tra i 30' e i 60' (dati popolazione ISTAT 2008). La distribuzione degli addetti è di seguito elencata (dato ISTAT 2001):

- c.a. 35.000 (pari al 37%) nella macro-fascia 0-30';
  - c.a. 60.000 (pari al 63%) nella macro-fascia 30'-60'.
- La distribuzione territoriale è pressoché analoga, con il 31% delle aree nella prima macrofascia (circa 400 kmq) e il 69% nella seconda (900 kmq).

## S.7.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO INTERNAZIONALE DI LAMEZIA TERME - SANT'EUFEMIA (LICA)

**AREA PIAZZALE (mq)**  
124.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
15.700

**GATES**  
7

**STAND TOTALI**  
21

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
6

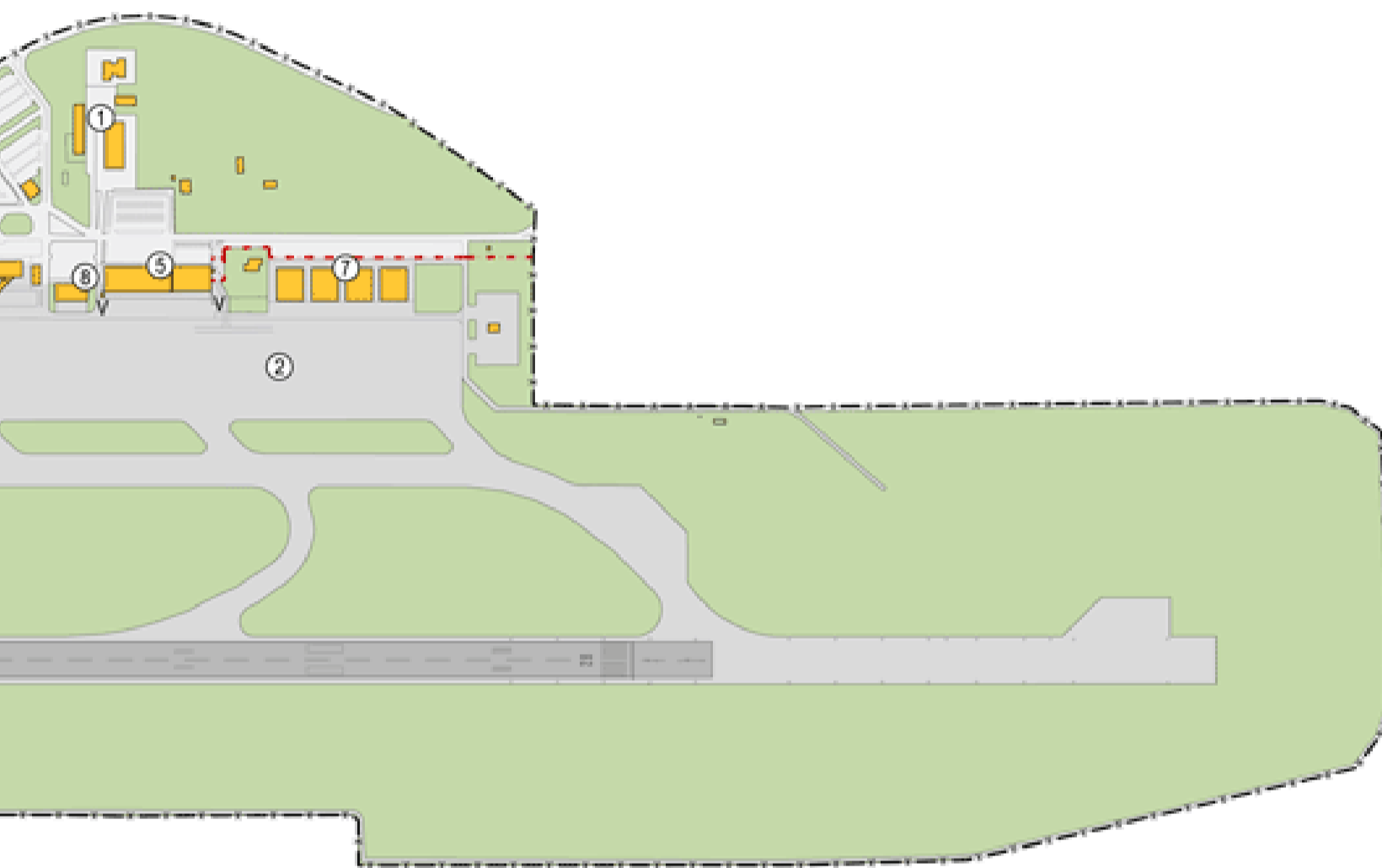
**PARCHEGGI**  
677

**PISTA 1**

**LUNGHEZZA 10 (m)**  
2.400

**LUNGHEZZA 28 (m)**  
2.400

**LARGHEZZA (m)**  
45



*Stato attuale dell'aeroporto*

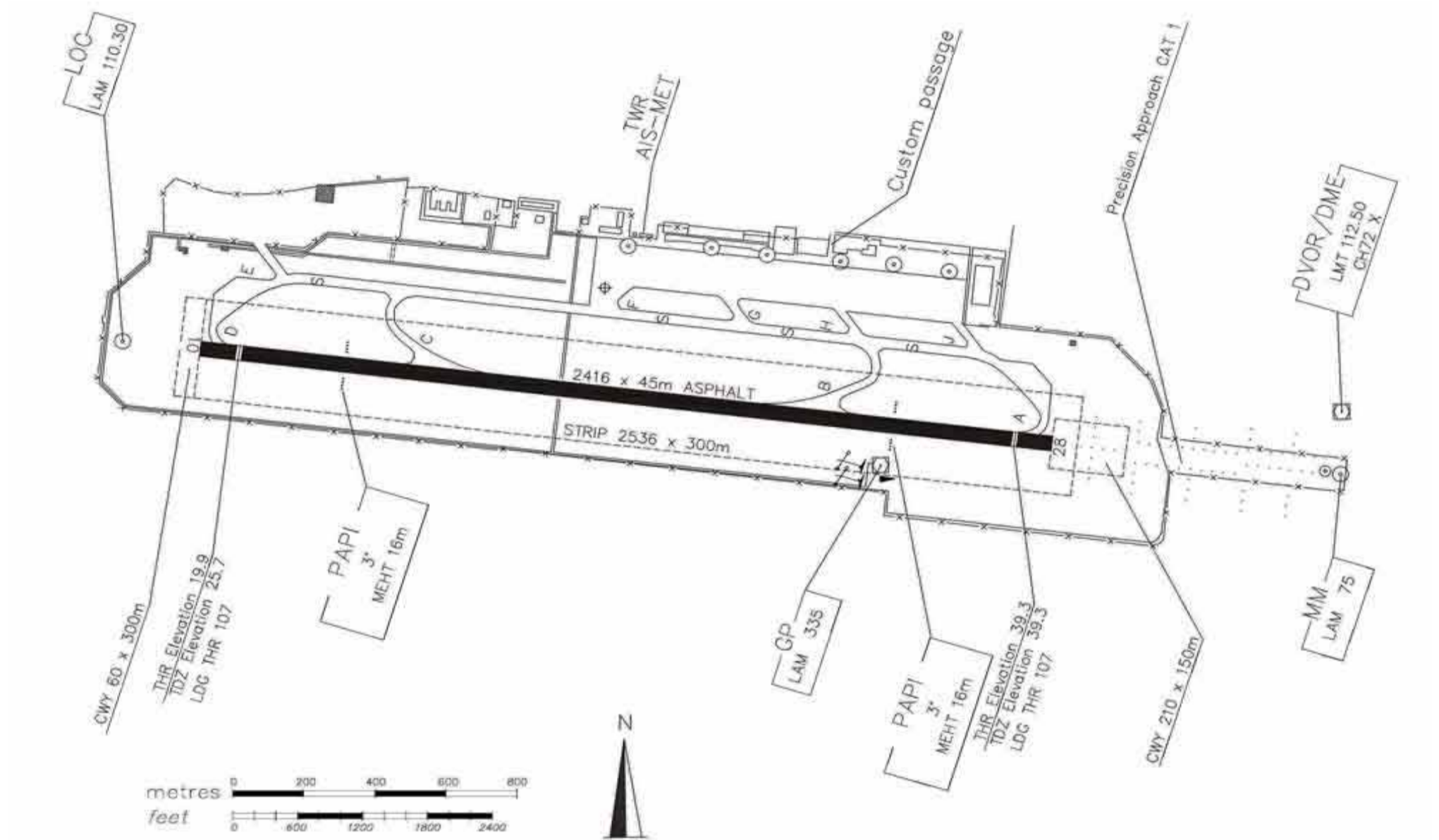
| PISTA  | TORA | TODA | ASDA | LDA  |
|--------|------|------|------|------|
|        | m    | m    | m    | m    |
| RWY 10 | 2416 | 2626 | 2416 | 2309 |
| RWY 28 | 2416 | 2626 | 2416 | 2309 |

Tab.S.7.4.1 Caratteristiche delle piste

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ TWR
- ④ Aerostazione passeggeri
- ⑤ Aerostazione merci
- ⑥ VVF
- ⑦ Hangar aeromobili
- ⑧ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑨ Area militare

## S.7.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

| 1.4.1   | PISTE   | THR | Coord. THR                      | QFU  | TORA | TODA | ASDA | LDA  | SWY | CWY       | RESA    | STRIP      | Largh. | THR Elev. | Pav.                      |
|---------|---------|-----|---------------------------------|------|------|------|------|------|-----|-----------|---------|------------|--------|-----------|---------------------------|
|         |         |     | WGS84-DMS                       |      | m    | m    | m    | m    | m   | m x m     | m x m   | m x m      | m      | m.s.l.m.  |                           |
| 1.4.1.1 | Pista 1 | 10  | 38°54'24.71"N<br>016°13'46.95"E | 096° | 2416 | 2626 | 2416 | 2309 | -   | 210 x 150 | 90 x 90 | 2536 x 300 | 45     | 6.07      | PCN<br>58/F/B/W/T<br>ASPH |
|         |         | 28  | 38°54'14.15"N<br>016°15'17.39"E | 276° | 2416 | 2626 | 2416 | 2309 | -   | 60 x 300  | 90 x 90 | 2536 x 300 | 45     | 11.98     |                           |

Tab.S.7.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

| 1.4.2   | CLASSE APT       |                    |
|---------|------------------|--------------------|
| 1.4.2.1 | Classe ICAO      | 4D                 |
| 1.4.2.2 | Antincendio ICAO | 7 (8 su richiesta) |

| 1.4.3   | APRON   | Superficie | Resistenza     | Stand  |     |                          |                             |
|---------|---------|------------|----------------|--|-----|--------------------------|-----------------------------|
|         |         | mq         |                | n.   | man | classe/AM                | lim.                        |
| 1.4.3.1 | Apron 1 | 124000     | PCN 58/F/B/W/T | 1 2 3  | SM  | max WS 15m<br>(Classe A) | -                           |
|         |         |            |                | 4 5 6 7 8 9 10<br>11 12 13 14<br>15 16 17 18 | SM  | NA                       | 11 alternativo<br>a 10 e 12 |
|         |         |            |                | 19 20 21                                     | SM  | max span 29m             | -                           |

| 1.4.4   | TAXIWAY | Larghezza | Resistenza     | Lim.                   |
|---------|---------|-----------|----------------|------------------------|
|         |         | m         |                |                        |
| 1.4.4.1 | A B C D | 24        | PCN 58/F/B/W/T | -                      |
| 1.4.4.2 | F G H   | 34        | PCN 58/F/B/W/T | -                      |
| 1.4.4.3 | J       | 28        | PCN 58/F/B/W/T | max span 52m           |
| 1.4.4.4 | E       | 24        | NA             | esclusivo uso militare |
| 1.4.4.5 | S       | 30        | PCN 58/F/B/W/T | -                      |

| 1.4.5   | RADIOASSITENZE       | ID  |
|---------|----------------------|-----|
| 1.4.5.1 | VORTAC               | CDC |
| 1.4.5.2 | VOR/DME              | CRN |
| 1.4.5.3 | ILS RWY 28 LOC CAT I | LAM |
| 1.4.5.4 | GP                   | -   |
| 1.4.5.5 | DVOR/DME             | LMT |
| 1.4.5.6 | TVOR/DME             | RCA |

| 1.4.6   | CAPACITA' |
|---------|-----------|
| 1.4.6.1 | -         |

Tab.S.7.5.2 Dati infrastrutture airside

### Piste e aree di sicurezza

L'Aeroporto di Lamezia Terme è dotato di una pista di volo con identificativo 10-28 della lunghezza di 2416m, è realizzata in conglomerato bituminoso ed è orientata in direzione pressoché Est-Ovest. Il piazzale e l'aerostazione sono localizzati a Nord della pista in posizione centrale e sono collegati alla pista da una taxiway parallela.

Le soglie di atterraggio sono entrambe decalate di 107m con possibilità di utilizzo della pavimentazione oltre la soglia come corsa utile al decollo; la pista 28 è equipaggiata per avvicinamenti strumentali di precisione di categoria CAT I.

### Piazzale aeromobili

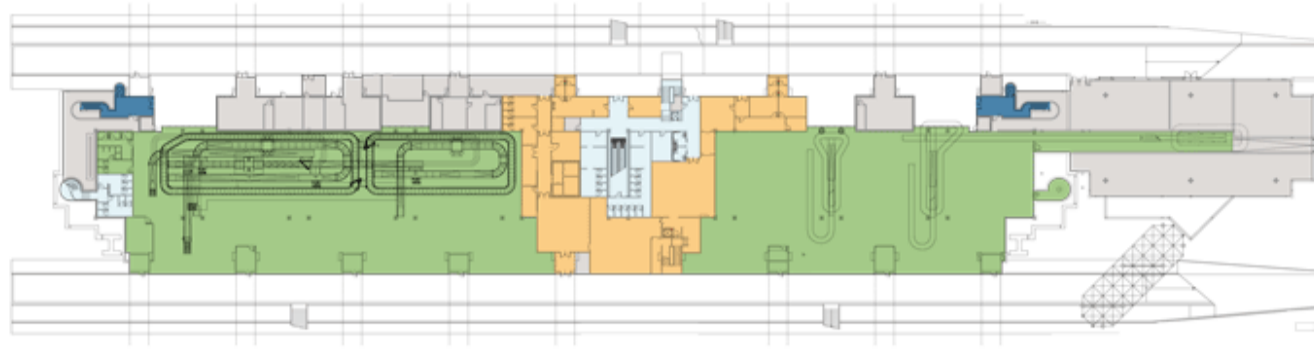
Il piazzale di sosta aeromobili, realizzato in pavimentazione flessibile, ha una superficie di 124000mq e su di esso sono previste 21 piazzole di sosta tutte con movimentazione in self. Il piazzale è percorso da una Apron-Taxiway limitata ad aeromobili con apertura alare minore di 52m nella parte a Sud-Est tra gli stand 14 e 18. Dall'Apron è possibile accedere a tre Hangars percorrendo l'Apron-Taxiway U (limitata ad aeromobili con apertura alare minore di 29m). L'Apron è collegato alla taxiway parallela S attraverso quattro bretelle denominate F, G, H e J. Dall'estremità a Est della taxiway S si dirama la taxiway E ad esclusivo uso militare.

### Vie di rullaggio

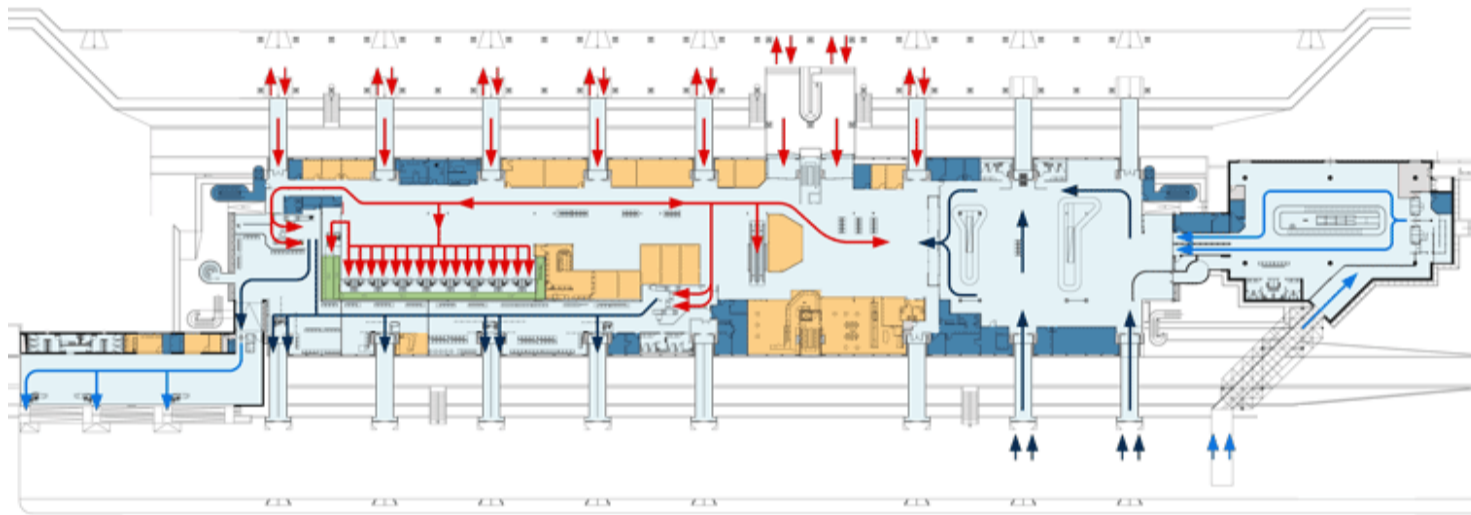
Il sistema di rullaggio è composto, oltre che dalla citata taxiway parallela alla pista, da quattro taxiway, due in testata e due intermedie. Sulle taxiway alle testate sono installati due bypass per lo snellimento delle manovre di ingresso ed uscita dalla pista di volo nei momenti di maggiore operatività.

# S.7.6 Terminal passeggeri

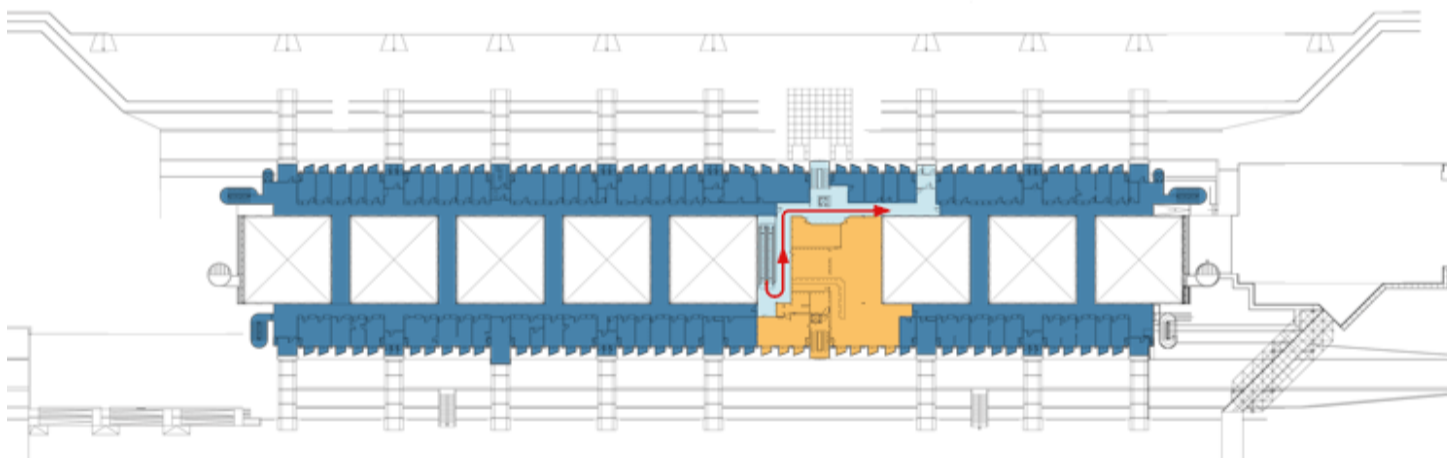
## SISTEMI FUNZIONALI



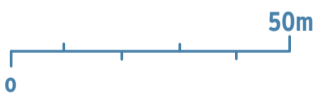
Sistemi funzionali, Pianta piano interrato



Sistemi funzionali, Pianta piano terra



Sistemi funzionali, Pianta piano primo



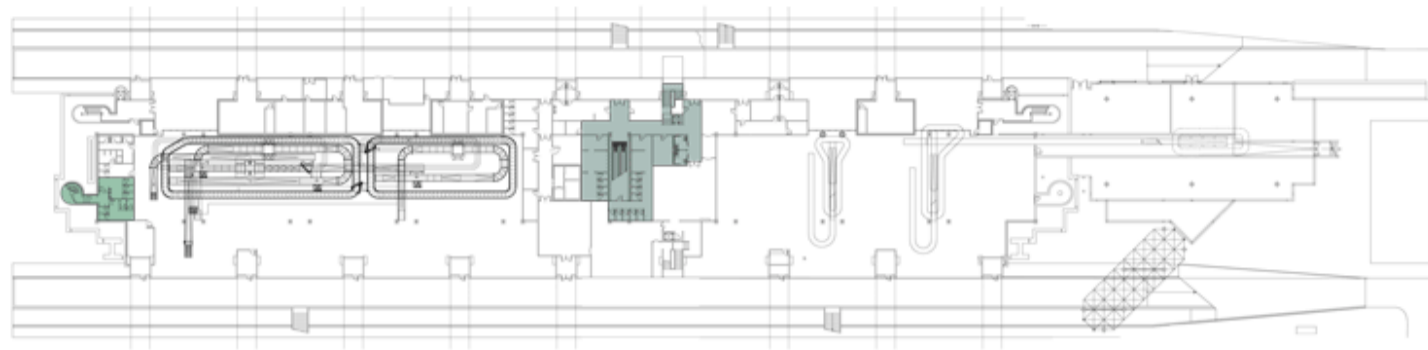
### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

|   |    |      |
|---|----|------|
| Area passeggeri                                 | mq | 6085 |
| Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie | mq | 1945 |
| Bhs, trattamento bagagli                        | mq | 3180 |
| Uffici società di gestione, aree non operative  | mq | 2940 |
| Spazi tecnici ,impianti                         | mq | 1450 |

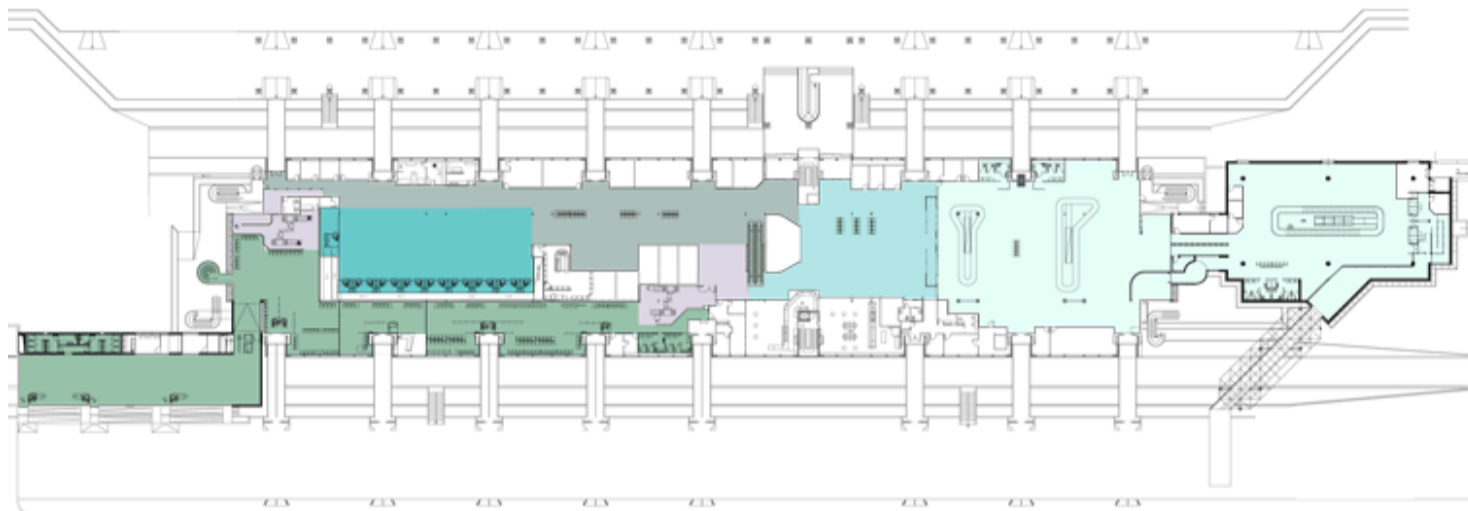
### LEGENDA

- Flussi airside - Schengen
- Flussi airside - Extra Schengen
- Flussi landside

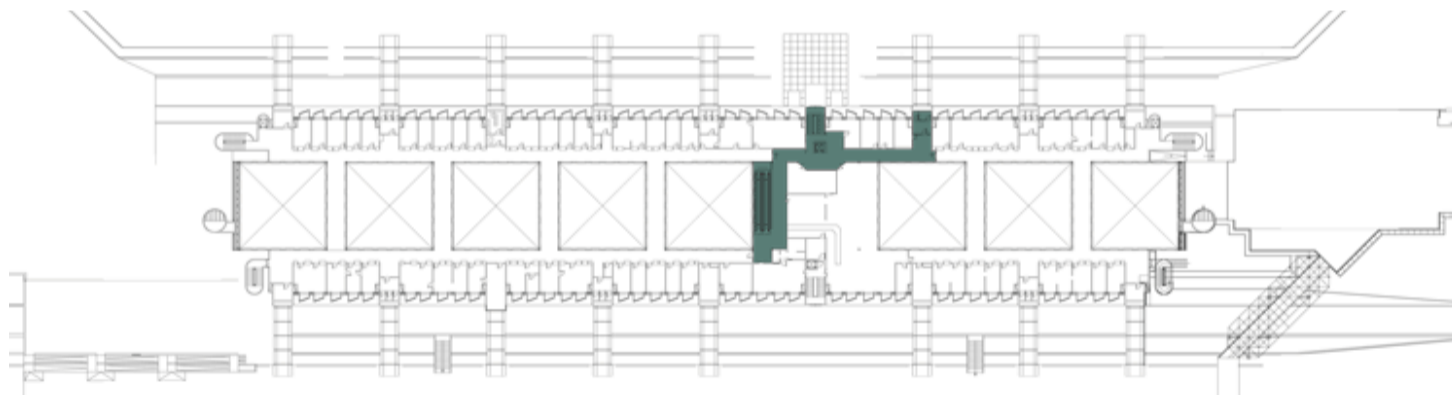
## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



*Sottosistemi, Pianta piano interrato*



*Sottosistemi, Pianta piano terra*



*Sottosistemi, Pianta piano primo*

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

|                          |    |      |
|--------------------------|----|------|
| Hall partenze            | mq | 1150 |
| Area Check-in            | mq | 500  |
| Area Varchi di Sicurezza | mq | 240  |
| Sale imbarco             | mq | 1180 |
| Hall arrivi              | mq | 465  |
| Sale riconsegna bagagli  | mq | 1780 |

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

### LEGENDA

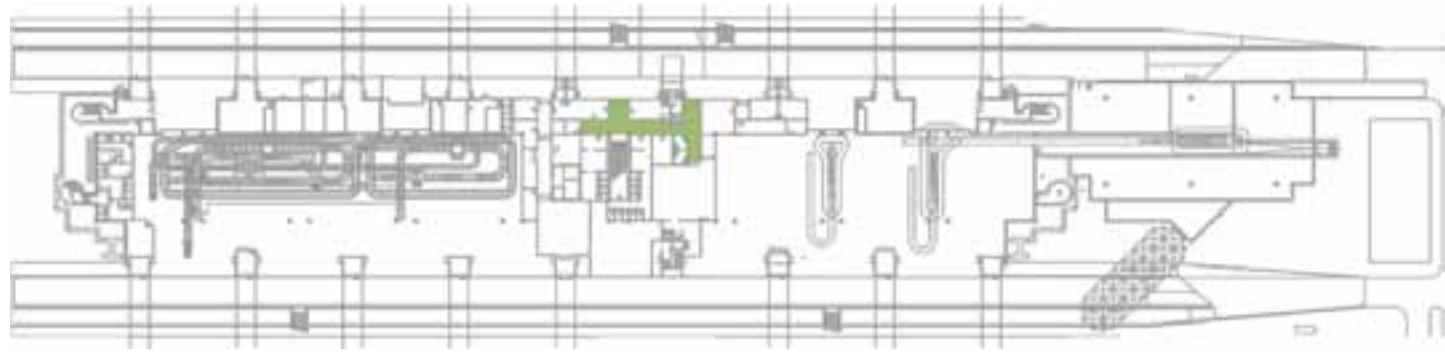
|   |
|---|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #92d050; border: 1px solid black;"></span> A |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ffff99; border: 1px solid black;"></span> B |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #99e6e6; border: 1px solid black;"></span> C |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ffcc00; border: 1px solid black;"></span> D |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ff6666; border: 1px solid black;"></span> E |

|  |                           |      |
|--|---------------------------|------|
| 1_Hall partenze                            | mq fabbisogno             | 296  |
|  | mq presenti               | 815  |
|  | mq differenza             | 519  |
| 2_Check-in                                 | mq accodamento fabbisogno | 196  |
|  | mq presenti               | 400  |
|  | mq differenza             | 204  |
|  | n° check-in fabbisogno    | 9    |
|  | n° check-in presenti      | 17   |
|  | n° differenza             | 8    |
| 3_Controlli di sicurezza                   | mq accodamento fabbisogno | 0    |
|  | mq presenti               | 105  |
|  | mq differenza             | 105  |
|  | n° varchi fabbisogno      | 2    |
|  | n° presenti               | 4    |
| 4_Controllo passaporti OUT                 | n° differenza             | 2    |
|  | mq accodamento fabbisogno | 44   |
|  | mq presenti               | 80   |
|  | mq differenza             | 36   |
|  | n° postazioni fabbisogno  | 2    |
| 5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen | n° presenti               | 3    |
|  | n° differenza             | 1    |
|  | mq fabbisogno             | 474  |
|  | mq presenti               | 805  |
|  | mq differenza             | 331  |
| A_Sala imbarchi Schengen                   | n° gates fabbisogno       | 4    |
|  | n° presenti               | 7    |
|  | n° differenza             | 3    |
|  | mq fabbisogno             | 474  |
|  | mq presenti               | 515  |
| B_Sala imbarchi extra Schengen             | mq differenza             | 41   |
|  | n° gates fabbisogno       | 2    |
|  | n° presenti               | 4    |
|  | n° differenza             | 2    |
|  | mq fabbisogno             | 189  |
| 6_Controllo passaporti IN                  | mq presenti               | 290  |
|  | mq differenza             | 101  |
|  | n° gates fabbisogno       | 1    |
|  | n° presenti               | 3    |
|  | n° differenza             | 2    |
| 7_Ritiro bagagli                           | mq accodamento fabbisogno | 44   |
|  | mq presenti               | 100  |
|  | mq differenza             | 56   |
|  | n° postazioni fabbisogno  | 3    |
|  | n° presenti               | 4    |
| 8_Hall arrivi                              | n° differenza             | 1    |
|  | mq fabbisogno             | 318  |
|  | mq presenti               | 1045 |
|  | mq differenza             | 727  |
|  | n° nastri fabbisogno      | 1    |
|  | n° presenti               | 3    |
|  | n° differenza             | 2    |
|  | mq fabbisogno             | 444  |
|  | mq presenti               | 425  |
|  | mq differenza             | -19  |

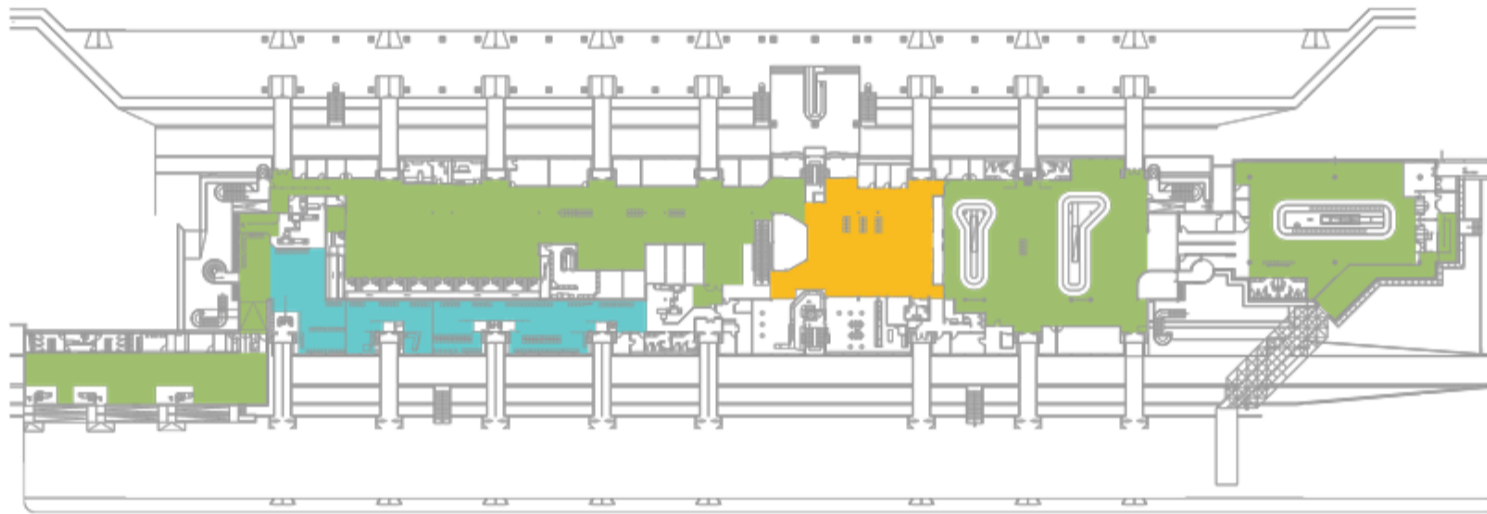
### SUPERFICI TOTALI

|                 |    |       |
|-----------------|----|-------|
| Piano interrato | mq | 5700  |
| Piano terra     | mq | 7000  |
| Piano primo     | mq | 3000  |
| Totale          | mq | 15700 |

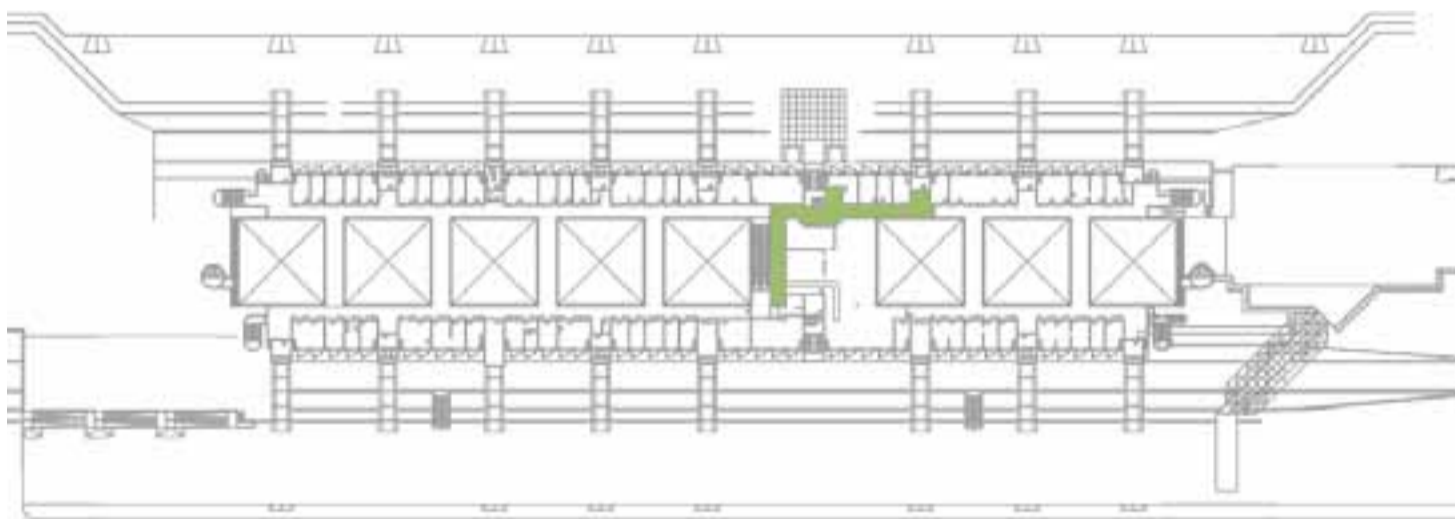




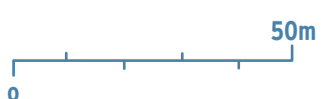
*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano interrato*



*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra*



*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo*



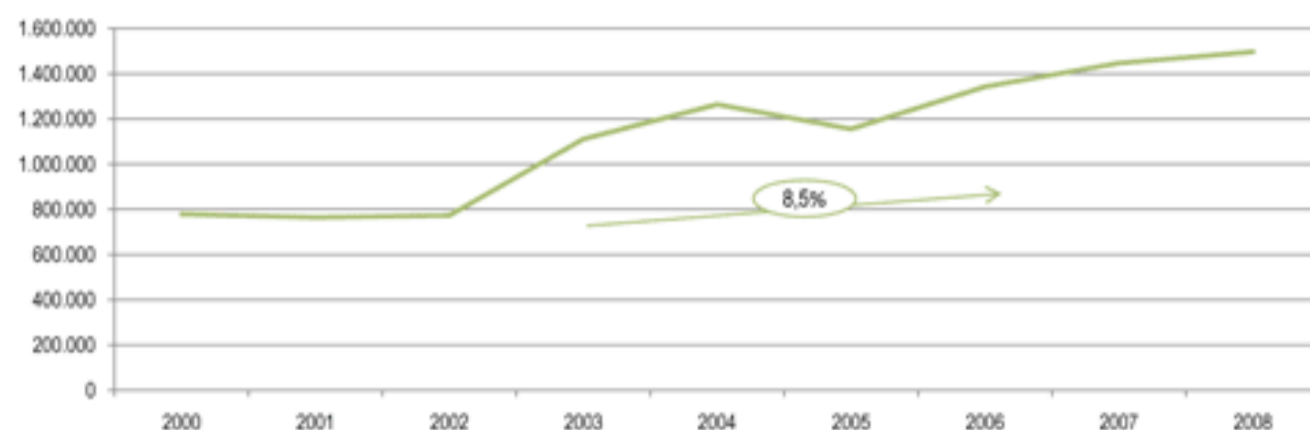
# S.7.7 Traffico commerciale 2000-2008

## Traffico passeggeri

Fino al 2005 l'attività di Lamezia Terme è stata incentrata principalmente su un traffico a carattere nazionale (servizi di linea per Roma e Milano) ma a partire dal 2006 anche il traffico internazionale ha avuto un forte impulso, raddoppiando rispetto al 2005, grazie all'introduzione di collegamenti, in alcuni casi di carattere stagionale, con il Centro-Nord Europa. Il traffico passeggeri è rimasto costante dal 2000 al 2002, per poi registrare importanti aumenti nel 2003 (+43,6%) e 2004, dovuti all'intensificazione del traffico nazionale, nel 2006, per l'impulso internazionale di cui sopra, e nel 2008, per nuovi voli Ryanair su Pisa e Bergamo. Il Cagr 2000-2008 è +8,5%.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 1.631.556 con un incremento del 9,1% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

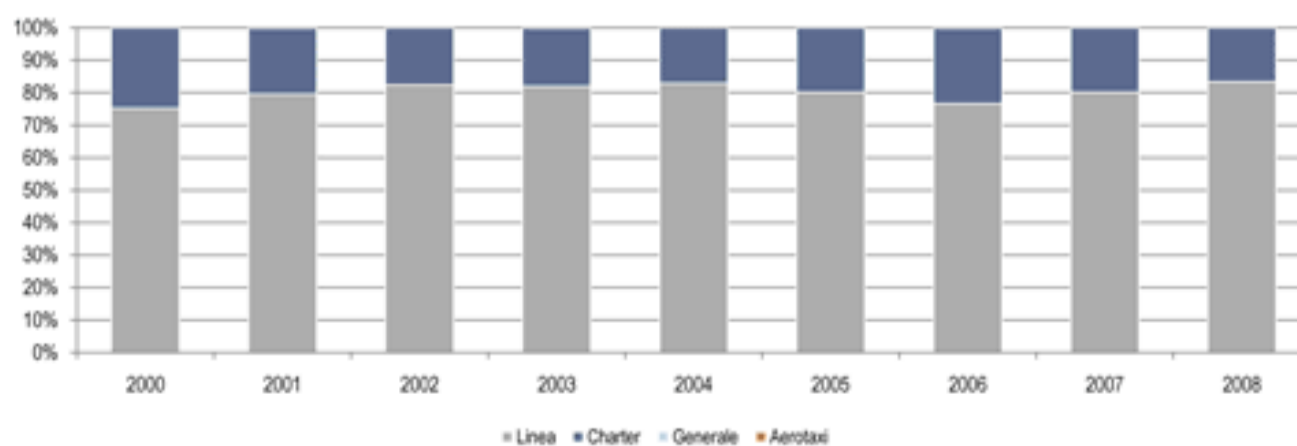
| Anno        | PAX         | Δ%    |
|-------------|-------------|-------|
| 2000        | 778.637     |       |
| 2001        | 764.599     | -1,8% |
| 2002        | 773.614     | 1,2%  |
| 2003        | 1.111.070   | 43,6% |
| 2004        | 1.264.396   | 13,8% |
| 2005        | 1.156.004   | -8,6% |
| 2006        | 1.342.838   | 16,2% |
| 2007        | 1.446.962   | 7,8%  |
| 2008        | 1.496.378   | 3,4%  |
| <b>CAGR</b> | <b>8,5%</b> |       |



Tab.S.7.7.1 Passeggeri 2000-2008

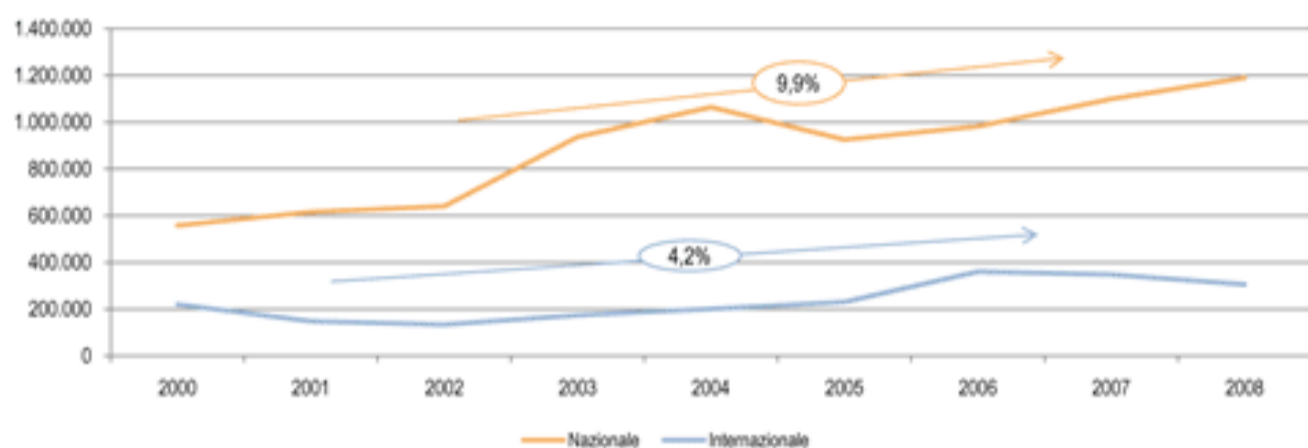
La percentuale di passeggeri trasportati con voli charter è stata mediamente importante, oscillando tra il 16,6% (2008) ed il 24,7% (2000).

| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 75,2% | 24,7%   | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2001 | 79,5% | 20,4%   | 0,1%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2002 | 82,4% | 17,6%   | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2003 | 82,0% | 18,0%   | 0,0%     | 0,1%     | 100,0% |
| 2004 | 82,9% | 17,1%   | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2005 | 80,1% | 19,8%   | 0,0%     | 0,1%     | 100,0% |
| 2006 | 76,6% | 23,3%   | 0,0%     | 0,1%     | 100,0% |
| 2007 | 80,2% | 19,8%   | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2008 | 83,4% | 16,6%   | 0,0%     | 0,1%     | 100,0% |



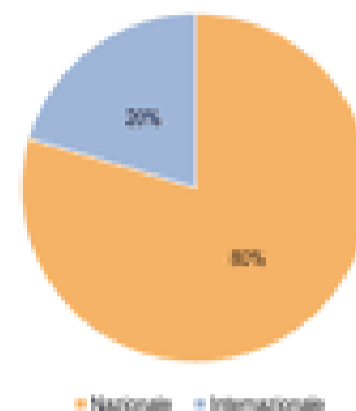
Tab.S.7.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

| Nazionale |           |        | Internazionale |         |        |
|-----------|-----------|--------|----------------|---------|--------|
| Anno      | PAX       | Δ%     | Anno           | PAX     | Δ%     |
| 2000      | 558.002   |        | 2000           | 219.989 |        |
| 2001      | 615.674   | 10,3%  | 2001           | 148.217 | -32,6% |
| 2002      | 639.683   | 3,9%   | 2002           | 133.728 | -9,8%  |
| 2003      | 936.542   | 46,4%  | 2003           | 173.519 | 29,8%  |
| 2004      | 1.064.304 | 13,6%  | 2004           | 200.092 | 15,3%  |
| 2005      | 925.096   | -13,1% | 2005           | 230.024 | 15,0%  |
| 2006      | 981.684   | 6,1%   | 2006           | 359.661 | 56,4%  |
| 2007      | 1.099.350 | 12,0%  | 2007           | 347.231 | -3,5%  |
| 2008      | 1.189.951 | 8,2%   | 2008           | 305.470 | -12,0% |
| CAGR      | 9,9%      |        | CAGR           | 4,2%    |        |



Tab.S.7.7.3 Passeggeri 2000-2008

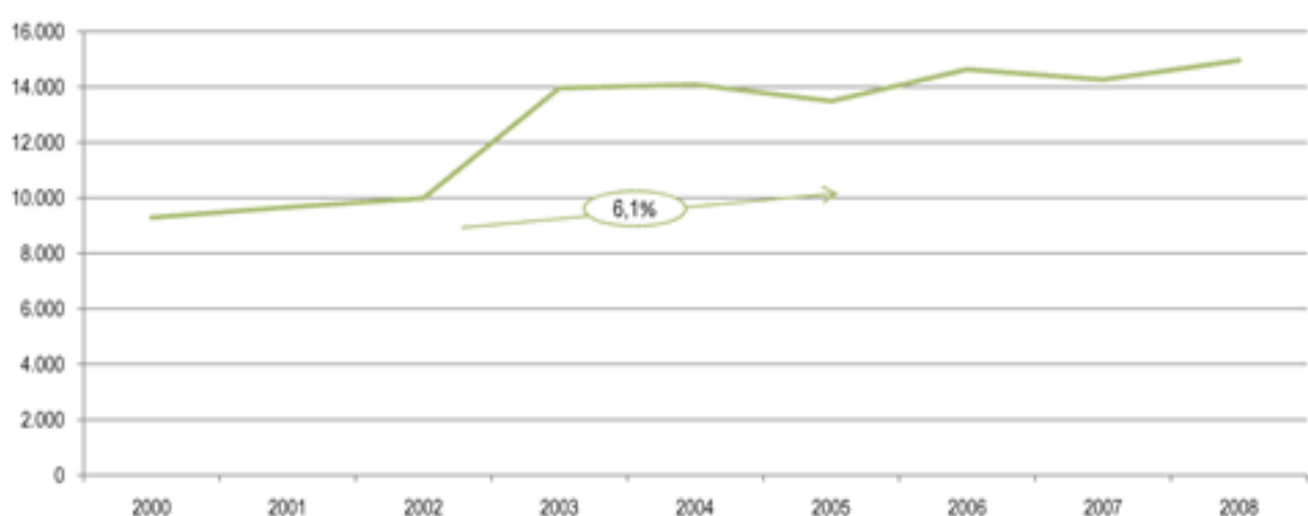
Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato l'80% del totale gestito dall'aeroporto.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008

Il traffico nazionale ha riportato tassi di crescita maggiori rispetto a quello internazionale (9,9% e 4,2% annuo rispettivamente). Il primo ha registrato un picco d'incremento percentuale nel 2003 (+46,4%), raggiungendo quota 1.189.000 nel 2008. Il secondo ha avuto un picco d'incremento posticipato rispetto al nazionale, con +56,4% nel 2006, raggiungendo 305.000 passeggeri nel 2008, a seguito di due anni di flessione (-3,5% e -12%).

| Anno | MOV    | Δ%    |
|------|--------|-------|
| 2000 | 9.294  |       |
| 2001 | 9.664  | 4,0%  |
| 2002 | 9.983  | 3,3%  |
| 2003 | 13.963 | 39,9% |
| 2004 | 14.091 | 0,9%  |
| 2005 | 13.487 | -4,3% |
| 2006 | 14.639 | 8,5%  |
| 2007 | 14.267 | -2,5% |
| 2008 | 14.960 | 4,9%  |
| CAGR | 6,1%   |       |



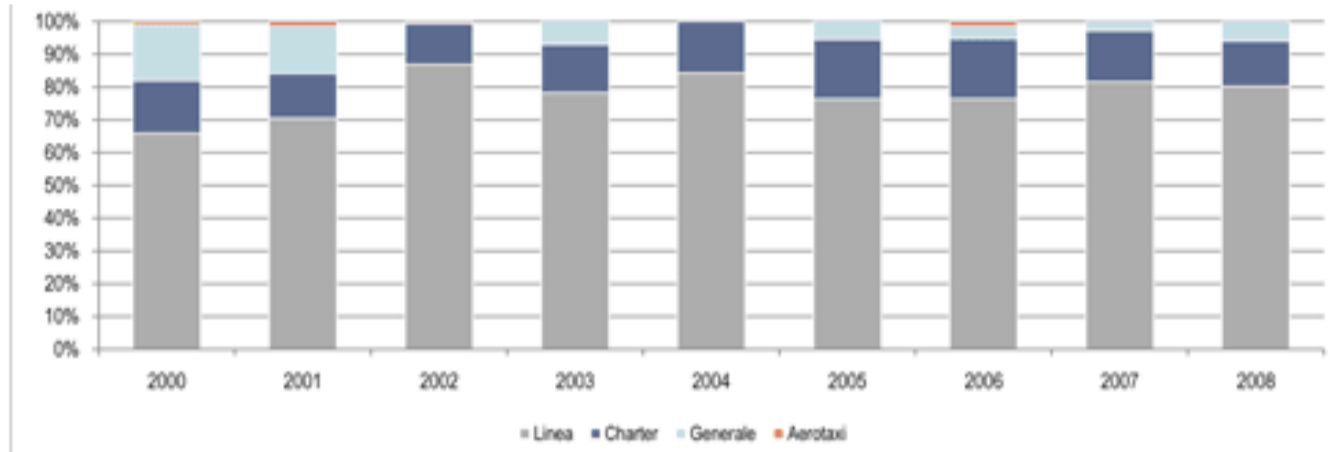
Tab.S.7.7.4 Movimenti 2000-2008

## Movimenti

Il numero di movimenti, dopo un'importante crescita percentuale nel 2003 (+39,9%), ha mantenuto un valore che oscilla intorno a 14.000 movimenti annui.

Anche in termini di movimenti, il traffico charter rappresenta una buona percentuale, oscillando tra il 12,5% ed il 18,3%. L'aviazione generale ha ridotto l'incidenza sul totale passando dal 16,9% del 2000 al 5,9 del 2008.

| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 65,9% | 16,1%   | 1,1%     | 16,9%    | 100,0% |
| 2001 | 70,5% | 13,7%   | 1,5%     | 14,3%    | 100,0% |
| 2002 | 86,8% | 12,5%   | 0,6%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2003 | 78,3% | 14,7%   | 0,0%     | 7,0%     | 100,0% |
| 2004 | 84,3% | 15,7%   | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2005 | 76,4% | 18,1%   | 0,0%     | 5,5%     | 100,0% |
| 2006 | 76,4% | 18,3%   | 1,4%     | 3,8%     | 100,0% |
| 2007 | 81,6% | 15,6%   | 0,0%     | 2,8%     | 100,0% |
| 2008 | 80,2% | 13,9%   | 0,0%     | 5,9%     | 100,0% |

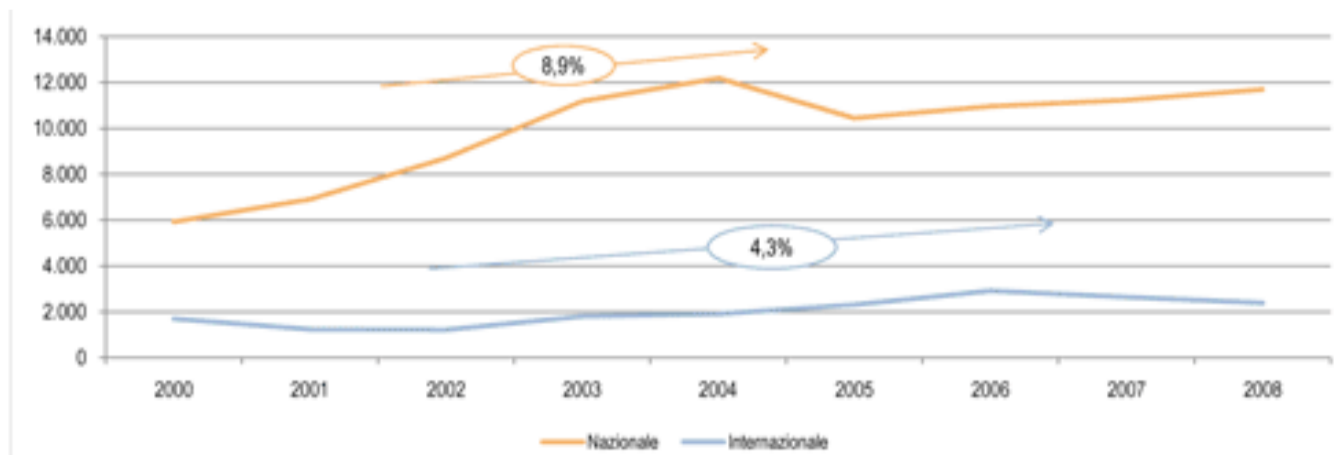
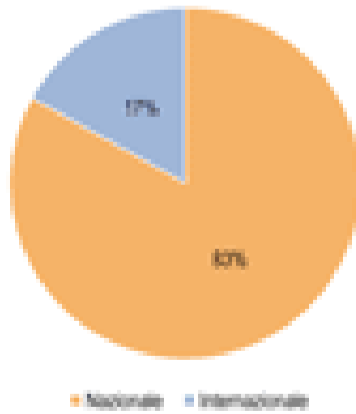


Tab.S.7.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, il numero di movimenti ha registrato un incremento importante nel 2003, sia il nazionale (+28,5%) che l'internazionale (47,8%). Il numero di movimenti internazionali ha subito negli ultimi due anni delle diminuzioni percentuali nell'ordine del 10%.

| Nazionale |        |        | Internazionale |       |        |
|-----------|--------|--------|----------------|-------|--------|
| Anno      | MOV    | Δ%     | Anno           | MOV   | Δ%     |
| 2000      | 5.920  |        | 2000           | 1.698 |        |
| 2001      | 6.897  | 16,5%  | 2001           | 1.237 | -27,1% |
| 2002      | 8.700  | 26,1%  | 2002           | 1.219 | -1,5%  |
| 2003      | 11.180 | 28,5%  | 2003           | 1.802 | 47,8%  |
| 2004      | 12.188 | 9,0%   | 2004           | 1.903 | 5,6%   |
| 2005      | 10.440 | -14,3% | 2005           | 2.306 | 21,2%  |
| 2006      | 10.952 | 4,9%   | 2006           | 2.917 | 26,5%  |
| 2007      | 11.226 | 2,5%   | 2007           | 2.636 | -9,6%  |
| 2008      | 11.692 | 4,2%   | 2008           | 2.384 | -9,6%  |
| CAGR      | 8,9%   |        | CAGR           | 4,3%  |        |

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta l'83% del totale dell'aeroporto.



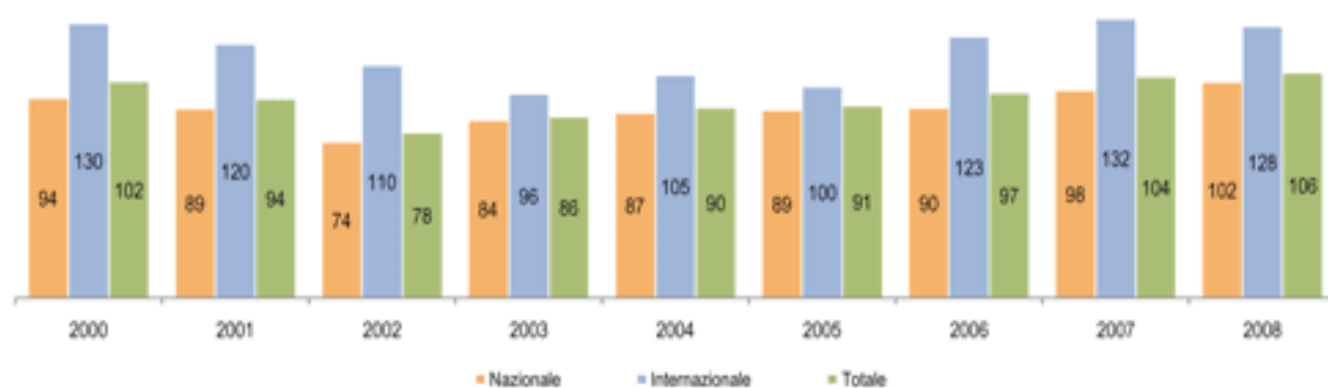
Tab.S.7.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

| Anno | NAZ  | INTER | TOT  |
|------|------|-------|------|
| 2000 | 94   | 130   | 102  |
| 2001 | 89   | 120   | 94   |
| 2002 | 74   | 110   | 78   |
| 2003 | 84   | 96    | 86   |
| 2004 | 87   | 105   | 90   |
| 2005 | 89   | 100   | 91   |
| 2006 | 90   | 123   | 97   |
| 2007 | 98   | 132   | 104  |
| 2008 | 102  | 128   | 106  |
| CAGR | 1,0% | -0,1% | 0,5% |

### Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

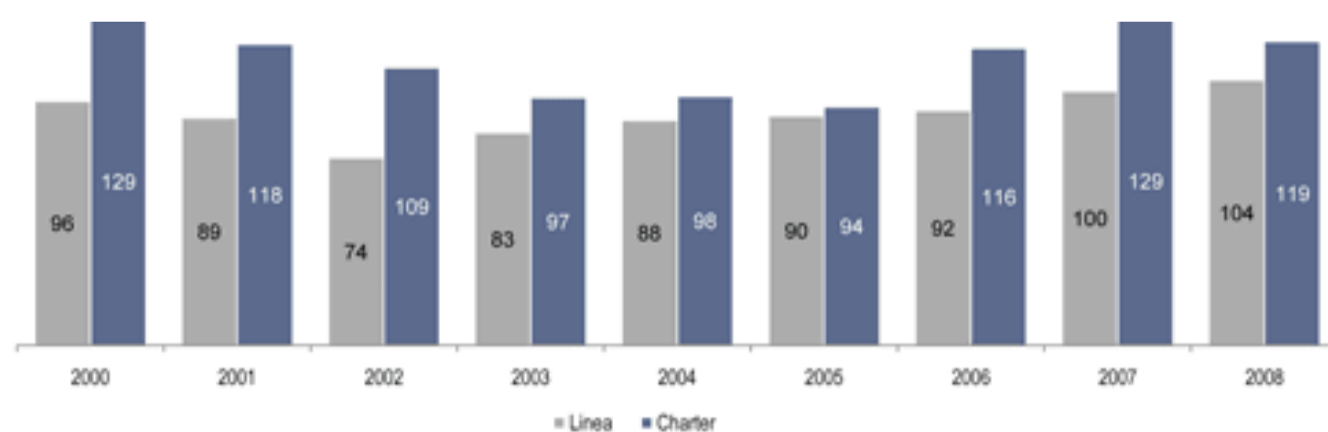
Il numero medio di passeggeri per volo mantiene un valore abbastanza alto, come conseguenza della buona presenza di voli charter. La media aeroporto si attesta sui 106 passeggeri, con un CAGR di 0,5%.



Tab.S.7.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

| Anno | LINEA | CHARTER |
|------|-------|---------|
| 2000 | 96    | 129     |
| 2001 | 89    | 118     |
| 2002 | 74    | 109     |
| 2003 | 83    | 97      |
| 2004 | 88    | 98      |
| 2005 | 90    | 94      |
| 2006 | 92    | 116     |
| 2007 | 100   | 129     |
| 2008 | 104   | 119     |
| CAGR | 1,0%  | -0,9%   |

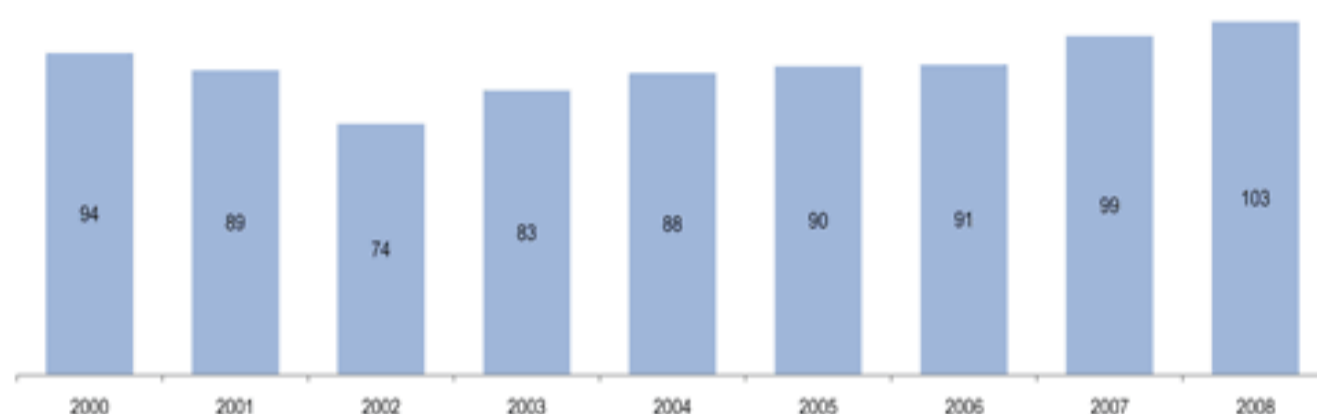
I voli charter hanno avuto un numero passeggeri medi maggiore rispetto al traffico di linea, rimanendo pressoché costante negli anni a meno di leggere fluttuazioni, pari a 119 passeggeri contro i 104 dei voli di linea nel 2008.



Tab.S.7.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Il numero di passeggeri medi per volo di linea nazionale è leggermente minore alla media dei voli nazionali.

| Anno | LINEA Naz |
|------|-----------|
| 2000 | 94        |
| 2001 | 89        |
| 2002 | 74        |
| 2003 | 83        |
| 2004 | 88        |
| 2005 | 90        |
| 2006 | 91        |
| 2007 | 99        |
| 2008 | 103       |
| CAGR |           |
|      | 1,2%      |

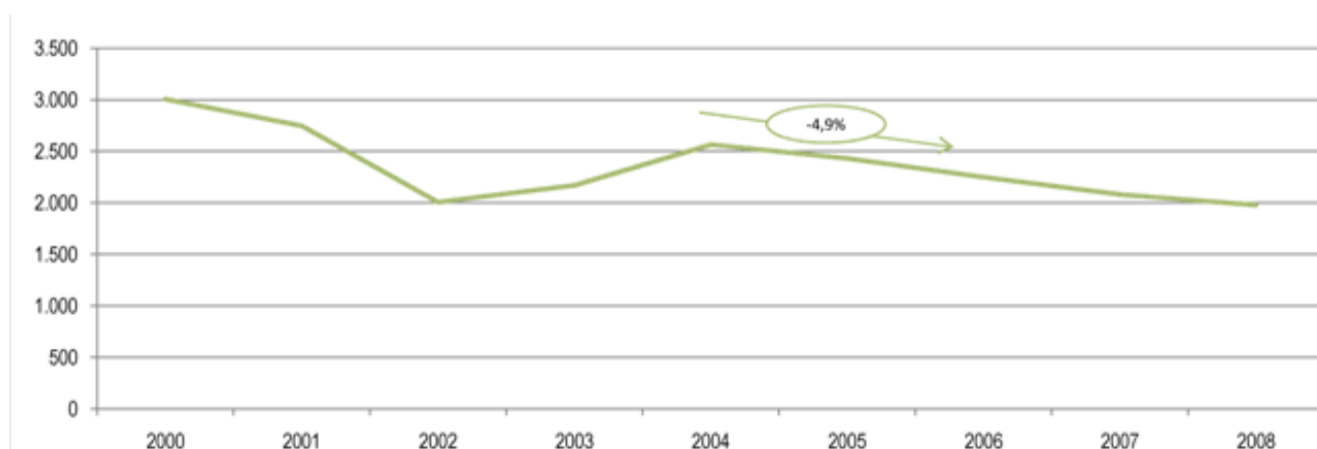


Tab.S.7.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo, a meno di una ripresa nel 2004 (+18,2%), ha subito delle importanti flessioni che comportano un CAGR del -5,1%.

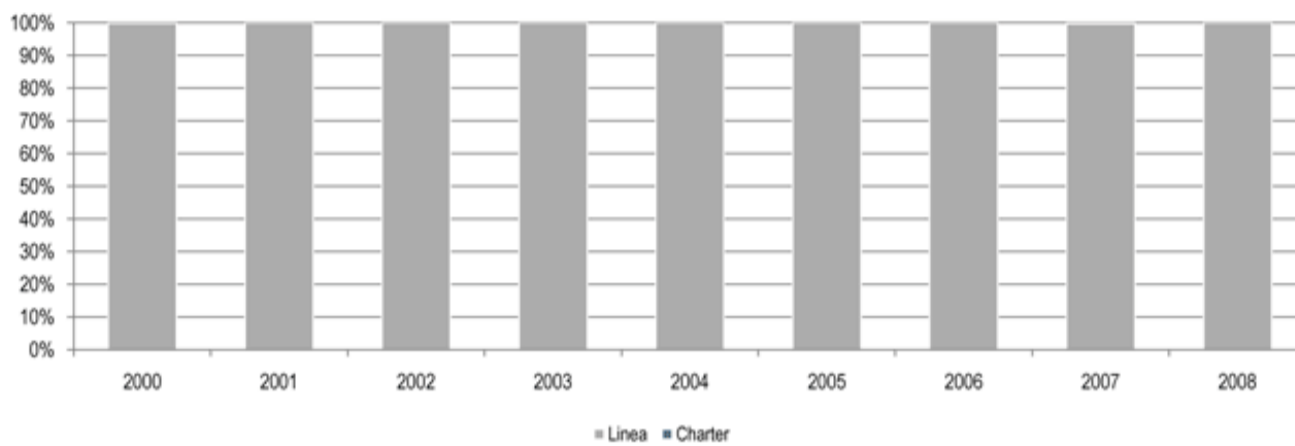
| Anno | TONS  | Δ%     |
|------|-------|--------|
| 2000 | 3.006 |        |
| 2001 | 2.748 | -8,6%  |
| 2002 | 2.006 | -27,0% |
| 2003 | 2.170 | 8,2%   |
| 2004 | 2.565 | 18,2%  |
| 2005 | 2.431 | -5,2%  |
| 2006 | 2.250 | -7,4%  |
| 2007 | 2.081 | -7,5%  |
| 2008 | 1.978 | -4,9%  |
| CAGR |       | -5,1%  |



Tab.S.7.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008

| Anno | Linea  | Charter |
|------|--------|---------|
| 2000 | 99,9%  | 0,1%    |
| 2001 | 100,0% | 0,0%    |
| 2002 | 100,0% | 0,0%    |
| 2003 | 100,0% | 0,0%    |
| 2004 | 100,0% | 0,0%    |
| 2005 | 100,0% | 0,0%    |
| 2006 | 100,0% | 0,0%    |
| 2007 | 99,8%  | 0,2%    |
| 2008 | 100,0% | 0,0%    |

Il traffico cargo è stato sempre trasportato utilizzando dei voli di linea.

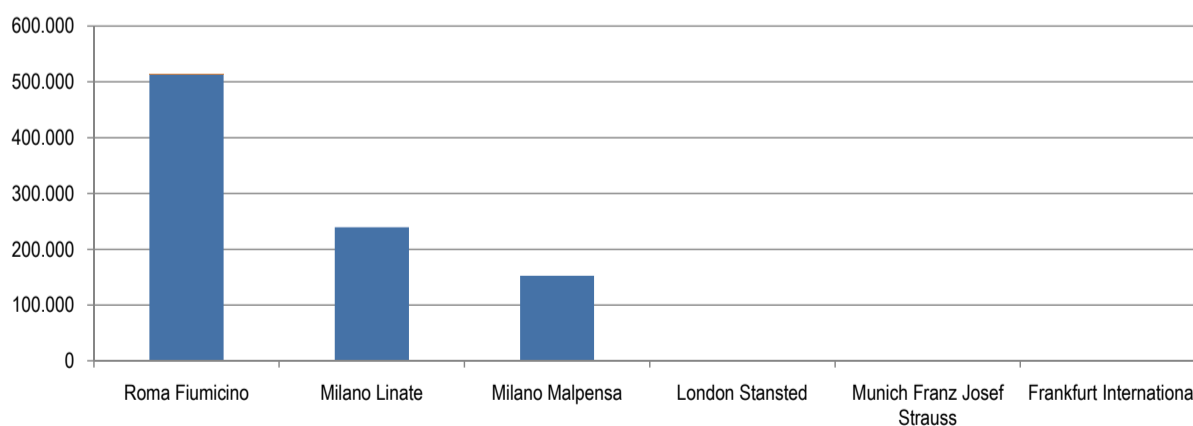


Tab.S.7.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

| Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi |      |      |      |      |         |         |         |      |
|---|------|------|------|------|---------|---------|---------|------|
|   | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004    | 2005    | 2006    | 2007 |
| Germania  |      |      |      |      | 115.692 | 126.865 | 177.417 |      |
| Gran Bretagna   |      |      |      |      |         |         | 59.605  |      |

### Principali O-D

Il traffico proveniente da Lamezia Terme è maggiormente concentrato verso il resto d'Italia, ma si rivolge anche alla Germania (Monaco e Francoforte) e alla Gran Bretagna (Londra Stansted).



Tab.S.7.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

La tratta verso Londra rappresenta nel 2007 il 15% del traffico internazionale generato da Lamezia Terme.



| Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte: |      |      |      |      |        |        |        |        |      |
|--|------|------|------|------|--------|--------|--------|--------|------|
|  | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008 |
| Altro  |      |      |      |      |        |        |        |        |      |
| London Stansted  |      |      |      |      |        |        |        | 50.796 |      |
| Munich Franz Josef Strauss                                     |      |      |      |      | 22.032 | 30.279 | 34.280 |        |      |
| Frankfurt International  |      |      |      |      |        |        | 26.480 |        |      |

Nota: nei dati forniti da Enac non sono riportate le tratte con meno di 20.000 passeggeri annui, operate da una sola Compagnia Aerea e soggette ad Oneri di Servizio Pubblico.

Tab.S.7.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni internazionali 2008

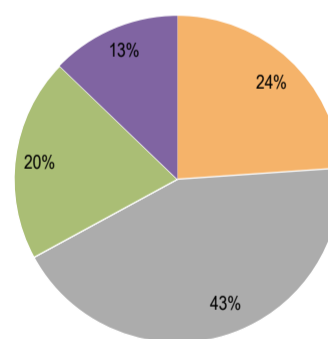
Le tratte maggiormente sviluppate sono verso Roma Fiumicino (24%), Milano Linate e Malpensa (insieme il 33%).



| Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte: |      |      |      |         |         |         |         |         |         |
|---|------|------|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|   | 2000 | 2001 | 2002 | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    |
| Altro   |      |      |      |         |         |         |         |         | 284.296 |
| Roma Fiumicino  |      |      |      | 405.148 | 430.759 | 388.986 | 399.330 | 468.617 | 513.800 |
| Milano Linate   |      |      |      | 216.904 | 215.937 | 204.367 | 237.806 | 269.933 | 239.433 |
| Milano Malpensa   |      |      |      | 171.719 | 201.893 | 146.224 | 136.608 | 124.789 | 152.422 |

Nota: nei dati forniti da Enac non sono riportate le tratte con meno di 20.000 passeggeri annui, operate da una sola Compagnia Aerea e soggette ad Oneri di Servizio Pubblico.

- Altro
- Roma Fiumicino
- Milano Linate
- Milano Malpensa



Tab.S.7.7.14 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008



| Passeggeri |                | 2000           | 2001           | 2002           | 2003             | 2004             | 2005             | 2006             | 2007             | 2008             |
|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Linea      | Internazionale | 36.329         | 0              | 0              | 0                | 0                | 7.756            | 59.086           | 73.690           | 73.841           |
|            |                |                | -100,0%        |                |                  |                  |                  | 661,8%           | 24,7%            | 0,2%             |
|            | Nazionale      | 549.372        | 607.745        | 637.391        | 910.542          | 1.048.792        | 918.780          | 969.811          | 1.086.410        | 1.173.806        |
|            |                |                | 10,6%          | 4,9%           | 42,9%            | 15,2%            | -12,4%           | 5,6%             | 12,0%            | 8,0%             |
|            | <b>TOT</b>     | <b>585.701</b> | <b>607.745</b> | <b>637.391</b> | <b>910.542</b>   | <b>1.048.792</b> | <b>926.536</b>   | <b>1.028.897</b> | <b>1.160.100</b> | <b>1.247.647</b> |
|            |                |                | 3,8%           | 4,9%           | 42,9%            | 15,2%            | -11,7%           | 11,0%            | 12,8%            | 7,5%             |
| Charter    | Internazionale | 183.660        | 148.217        | 133.728        | 173.519          | 200.092          | 222.268          | 300.575          | 273.541          | 231.629          |
|            |                |                | -19,3%         | -9,8%          | 29,8%            | 15,3%            | 11,1%            | 35,2%            | -9,0%            | -15,3%           |
|            | Nazionale      | 8.630          | 7.929          | 2.292          | 26.000           | 15.512           | 6.316            | 11.873           | 12.940           | 16.145           |
|            |                |                | -8,1%          | -71,1%         | 1034,4%          | -40,3%           | -59,3%           | 88,0%            | 9,0%             | 24,8%            |
|            | <b>TOT</b>     | <b>192.290</b> | <b>156.146</b> | <b>136.020</b> | <b>199.519</b>   | <b>215.604</b>   | <b>228.584</b>   | <b>312.448</b>   | <b>286.481</b>   | <b>247.774</b>   |
|            |                |                | -18,8%         | -12,9%         | 46,7%            | 8,1%             | 6,0%             | 36,7%            | -8,3%            | -13,5%           |
| Aerotaxi   | Internazionale | 31             | 46             | 21             |                  |                  |                  | 188              | 0                |                  |
|            |                |                | 48,4%          | -54,3%         |                  |                  |                  |                  | -100,0%          |                  |
|            | Nazionale      | 340            | 406            | 182            |                  |                  |                  | 403              | 0                |                  |
|            |                |                | 19,4%          | -55,2%         |                  |                  |                  |                  | -100,0%          |                  |
|            | <b>TOT</b>     | <b>371</b>     | <b>452</b>     | <b>203</b>     |                  |                  |                  | <b>591</b>       | <b>0</b>         | <b>0</b>         |
|            |                |                | 21,8%          | -55,1%         |                  |                  |                  |                  | -100,0%          |                  |
| Generale   | Internazionale | 52             | 38             |                | 0                |                  |                  |                  |                  |                  |
|            |                |                | -26,9%         |                |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|            | Nazionale      | 223            | 218            |                | 1009             |                  |                  |                  |                  |                  |
|            |                |                | -2,2%          |                |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|            | <b>TOT</b>     | <b>275</b>     | <b>256</b>     |                | <b>1.009</b>     |                  | <b>884</b>       | <b>902</b>       | <b>381</b>       | <b>957</b>       |
|            |                |                | -6,9%          |                |                  |                  |                  | 2,0%             | -57,8%           | 151,2%           |
| TOT        | Internazionale | 220.072        | 148.301        | 133.749        | 173.519          | 200.092          | 230.024          | 359.849          | 347.231          | 305.470          |
|            |                |                | -32,6%         | -9,8%          | 29,7%            | 15,3%            | 15,0%            | 56,4%            | -3,5%            | -12,0%           |
|            | Nazionale      | 558.565        | 616.298        | 639.865        | 937.551          | 1.064.304        | 925.096          | 982.087          | 1.099.350        | 1.189.951        |
|            |                |                | 10,3%          | 3,8%           | 46,5%            | 13,5%            | -13,1%           | 6,2%             | 11,9%            | 8,2%             |
|            | <b>TOT</b>     | <b>778.637</b> | <b>764.599</b> | <b>773.614</b> | <b>1.111.070</b> | <b>1.264.396</b> | <b>1.156.004</b> | <b>1.342.838</b> | <b>1.446.962</b> | <b>1.496.378</b> |
|            |                |                | -1,8%          | 1,2%           | 43,6%            | 13,8%            | -8,6%            | 16,2%            | 7,8%             | 3,4%             |

| Movimenti |                | 2000         | 2001         | 2002         | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          |
|-----------|----------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Linea     | Internazionale | 289          | -            | 0            | 0             | 0             | 126           | 511           | 675           | 632           |
|           |                |              | -100,0%      |              |               |               |               | 305,6%        | 32,1%         | -6,4%         |
|           | Nazionale      | 5.833        | 6.812        | 8.670        | 10.928        | 11.884        | 10.176        | 10.676        | 10.966        | 11.364        |
|           |                |              | 16,8%        | 27,3%        | 26,0%         | 8,7%          | -14,4%        | 4,9%          | 2,7%          | 3,6%          |
|           | <b>TOT</b>     | <b>6.122</b> | <b>6.812</b> | <b>8.670</b> | <b>10.928</b> | <b>11.884</b> | <b>10.302</b> | <b>11.187</b> | <b>11.641</b> | <b>11.996</b> |
|           |                |              | 11,3%        | 27,3%        | 26,0%         | 8,7%          | -13,3%        | 8,6%          | 4,1%          | 3,0%          |
| Charter   | Internazionale | 1.409        | 1.237        | 1.219        | 1.802         | 1.903         | 2.180         | 2.406         | 1.961         | 1.752         |
|           |                |              | -12,2%       | -1,5%        | 47,8%         | 5,6%          | 14,6%         | 10,4%         | -18,5%        | -10,7%        |
|           | Nazionale      | 87           | 85           | 30           | 252           | 304           | 264           | 276           | 260           | 328           |
|           |                |              | -2,3%        | -64,7%       | 740,0%        | 20,6%         | -13,2%        | 4,5%          | -5,8%         | 26,2%         |
|           | <b>TOT</b>     | <b>1.496</b> | <b>1.322</b> | <b>1.249</b> | <b>2.054</b>  | <b>2.207</b>  | <b>2.444</b>  | <b>2.682</b>  | <b>2.221</b>  | <b>2.080</b>  |
|           |                |              | -11,6%       | -5,5%        | 64,5%         | 7,4%          | 10,7%         | 9,7%          | -17,2%        | -6,3%         |
| Aerotaxi  | Internazionale | 13           | 20           | 7            |               |               |               | 67            | -             |               |
|           |                |              | 53,8%        | -65,0%       | -100,0%       |               |               |               | -100,0%       |               |
|           | Nazionale      | 89           | 124          | 57           |               |               |               | 140           | 0             |               |
|           |                |              | 39,3%        | -54,0%       |               |               |               |               | -100,0%       |               |
|           | <b>TOT</b>     | <b>102</b>   | <b>144</b>   | <b>64</b>    | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>207</b>    | <b>0</b>      | <b>0</b>      |
|           |                |              | 41,2%        | -55,6%       | -100,0%       |               |               |               | -100,0%       |               |
| Generale  | Internazionale | 42           | 51           | 0            |               |               |               |               |               |               |
|           |                |              | 21,4%        |              |               |               |               |               |               |               |
|           | Nazionale      | 1.532        | 1.335        |              | 981           |               |               |               |               |               |
|           |                |              | -12,9%       |              |               |               |               |               |               |               |
|           | <b>TOT</b>     | <b>1.574</b> | <b>1.386</b> |              | <b>981</b>    |               | <b>741</b>    | <b>563</b>    | <b>405</b>    | <b>884</b>    |
|           |                |              | -11,9%       | -100,0%      |               | -100,0%       |               | -24,0%        | -28,1%        | 118,3%        |
| TOT       | Internazionale | 1.753        | 1.308        | 1.226        | 1.802         | 1.903         | 2.306         | 2.984         | 2.636         | 2.384         |
|           |                |              | -25,4%       | -6,3%        | 47,0%         | 5,6%          | 21,2%         | 29,4%         | -11,7%        | -9,6%         |
|           | Nazionale      | 7.541        | 8.356        | 8.757        | 12.161        | 12.188        | 10.440        | 11.092        | 11.226        | 11.692        |
|           |                |              | 10,8%        | 4,8%         | 38,9%         | 0,2%          | -14,3%        | 6,2%          | 1,2%          | 4,2%          |
|           | <b>TOT</b>     | <b>9.294</b> | <b>9.664</b> | <b>9.983</b> | <b>13.963</b> | <b>14.091</b> | <b>13.487</b> | <b>14.639</b> | <b>14.267</b> | <b>14.960</b> |
|           |                |              | 4,0%         | 3,3%         | 39,9%         | 0,9%          | -4,3%         | 8,5%          | -2,5%         | 4,9%          |

| Cargo (Tons) |                | 2000         | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         |
|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Linea        | Internazionale | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
|              |                |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|              | Nazionale      | 3.002        | 2.748        | 2.006        | 2.170        | 2.565        | 2.431        | 2.250        | 2.076        | 1.978        |
|              |                |              | -8,5%        | -27,0%       | 8,2%         | 18,2%        | -5,2%        | -7,4%        | -7,7%        | -4,7%        |
|              | <b>TOT</b>     | <b>3.002</b> | <b>2.748</b> | <b>2.006</b> | <b>2.170</b> | <b>2.565</b> | <b>2.431</b> | <b>2.250</b> | <b>2.076</b> | <b>1.978</b> |
|              |                |              | -8,5%        | -27,0%       | 8,2%         | 18,2%        | -5,2%        | -7,4%        | -7,7%        | -4,7%        |
| Charter      | Internazionale | 4            | -            | -            | -            | -            | 0            | 0            | 5            | 0            |
|              |                |              | -100,0%      |              |              |              |              |              |              |              |
|              | Nazionale      | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
|              |                |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|              | <b>TOT</b>     | <b>4</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>5</b>     | <b>0</b>     |
|              |                |              | -100,0%      |              |              |              |              |              |              | -100,0%      |
| Generale     | Internazionale | 4            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 5            | 0            |
|              |                |              | -100,0%      |              |              |              |              |              |              | -100,0%      |
|              | Nazionale      | 3.002        | 2.748        | 2.006        | 2.170        | 2.565        | 2.431        | 2.250        | 2.076        | 1.978        |
|              |                |              | -8,5%        | -27,0%       | 8,2%         | 18,2%        | -5,2%        | -7,4%        | -7,7%        | -4,7%        |
|              | <b>TOT</b>     | <b>3.006</b> | <b>2.748</b> | <b>2.006</b> | <b>2.170</b> | <b>2.565</b> | <b>2.431</b> | <b>2.250</b> | <b>2.081</b> | <b>1.978</b> |
|              |                |              | -8,6%        | -27,0%       | 8,2%         | 18,2%        | -5,2%        | -7,4%        | -7,5%        | -4,9%        |

Tab.S.7.7.15 Allegato

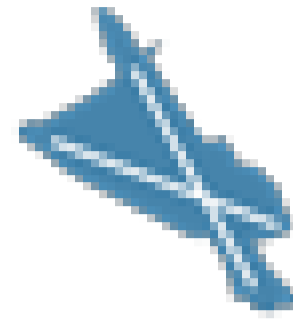
## S.8 Aeroporto dello stretto "Tito Minniti" di Reggio Calabria





# Tito Minniti

## Reggio Calabria



### SEDIME (ha)

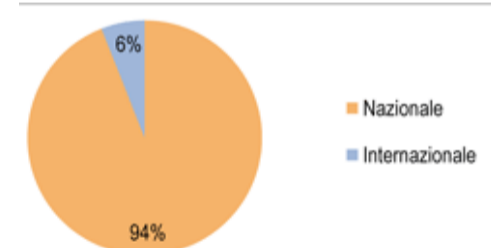
area civile  
140

area militare  
0

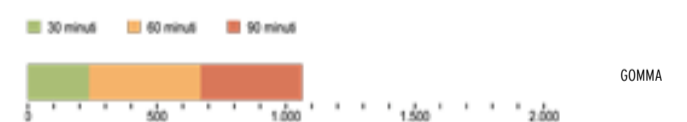
PISTE (num)  
2

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
492.000

### RIPARTIZIONE PAX 2008



### BACINO DI UTENZA per fasce isocrone di accessibilità (migliaia di residenti)



### TERMINAL

superficie (mq)  
6.350

dotazione per passeggero (mq)  
25,8

### incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto ha registrato nel 2008 un movimento di circa 500.000 passeggeri annui, con un calo rispetto all'anno precedente del 10,8%.

Il traffico si configura quasi esclusivamente di linea e a carattere nazionale; le tratte maggiormente sviluppate hanno collegato Reggio Calabria con Roma Fiumicino (42%) e Milano Linate (35%).

Le caratteristiche del traffico, unite al calo dei passeggeri degli ultimi anni, riconfermano il carattere prevalentemente domestico dello scalo, a servizio di un ridotto bacino di utenza, il cui sviluppo è minacciato da scali fortemente concorrenziali quali l'aeroporto di Lamezia Terme e quello di Catania, con i quali invece vale la pena di indagare possibili sinergie e rapporti nell'ottica di complementarietà.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto di Reggio Calabria è localizzato all'estremo sud della penisola italiana, di fronte lo Stretto di Messina, nella periferia sud della città di Reggio Calabria.

L'aeroporto dello Stretto nasce come aeroporto militare, aperto nel 1947 al traffico civile e nel 1976 è definitivamente passato al demanio civile. Lo scalo ha un'estensione di circa 140 ettari ed è limitato a sud-ovest dalla linea di costa, a nord dal torrente Sant'Agata, che lo separa dall'abitato del quartiere Gebbione e da un'area industriale. Nella zona est invece, l'area landside che si sviluppa parallelamente alla pista principale, è delimitata dalla strada Ravagnese e dai relativi insediamenti residenziali a pettine.

## LIMITI E VINCOLI

I principali limiti allo sviluppo dell'aeroporto sono di natura orografica ed insediativa, ovvero legati alla particolare ubicazione dell'aeroporto, tra il mare, gli insediamenti abitati e i rilievi montuosi che formano ostacoli in prossimità delle testate delle piste che limitano l'operatività aeronautica e non lasciano possibilità di sviluppo allo scalo. Delle due piste solo una è operativa nelle due direzioni a causa della presenza della montagna.

## ACCESSIBILITÀ E SOSTA

L'aeroporto presenta un'accessibilità veicolare che avviene secondo tre direzioni principali:

- dalla SS 106 Jonica, che percorre tutta la costa ovest della Calabria, per chi proviene dalla città e al resto del territorio calabro;
- dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, che origina a pochi km dall'aeroporto, per chi giunge dal resto della regione;
- via mare, attraverso aliscafi e navi veloci delle FS per chi proviene dalla città di Messina e dalla Sicilia e successivamente attraverso autobus di linea.

È previsto un ulteriore servizio di trasporto via mare che per mezzo di un nuovo terminal portuale, proprio di fronte all'area aeroportuale, collegherà direttamente con motonavi l'aeroporto con Taormina, le isole Eolie e Messina.

E' inoltre in programma da parte di RFI la realizzazione di una stazione dedicata, come fermata del servizio ferroviario metropolitano "Melito - Reggio - Villa", per rendere più facili i collegamenti su linea ferrata con lo scalo aeroportuale.

La viabilità di servizio secondaria dell'aeroporto è collegata alla viabilità principale in un solo punto, in corrispondenza della vecchia aerostazione. La viabilità di accesso risulta costituita sostanzialmente da un anello a senso unico che, partendo dal collegamento con la viabilità ordinaria, passa di fronte all'aerostazione, la collega con i parcheggi che sorgono di fronte ad essa e riconduce nuovamente alla viabilità

ordinaria. La viabilità aeroportuale risulta unica ed è a servizio sia dei viaggiatori che degli operatori, nonché del trasporto pubblico.

L'attuale dotazione della sosta dell'aeroporto offre 250 posti in totale.

## STATO ATTUALE AEROPORTO

Negli ultimi anni sono state realizzate, ed alcune sono in corso di realizzazione, una serie di opere per l'adeguamento e l'ampliamento dell'air side e di tutte le infrastrutture.

Dal 2007 è stata resa operativa la seconda pista, 11/29, mentre proseguono i lavori di prolungamento della pista 15/33 che saranno ultimati entro la fine del 2009.

Sono stati realizzati nuovi piazzali per il parcheggio degli aeromobili e stanno per essere consegnati i lavori di ristrutturazione del capannone e della pensilina mezzi di rampa. E' stato ultimato anche il pontile per la riattivazione del servizio di aliscafi di collegamento diretto con Messina e le isole Eolie. E' in corso di appalto l'ampliamento del terminal passeggeri.

## TERMINAL PASSEGGERI

L'aerostazione passeggeri è costituita da un edificio a pianta rettangolare che si sviluppa su due livelli. Il primo livello a piano seminterrato ricopre un superficie di 3.000 mq ed è dedicato alle aree di movimentazione dei bagagli (BHS), alla zona partenze, oltre che agli uffici dei vettori, della società di gestione, di catering ed ai locali tecnici.

Il secondo livello, situato piano terra dell'aerostazione, ha un'estensione di 3400 mq e accoglie i 10 banchi per il check-in situati nella hall del terminal. Su questo livello sono presenti limitate aree commerciali, un'area ristoro e gli uffici del gestore. Lo spazio retrostante i check-in accoglie un'altra zona dedicata ad uffici.

I due livelli sono collegati solo attraverso una scala e un ascensore.

Le sale ritiro bagagli Schengen ed Extra Schengen sono situate nell'ala di destra del Terminal.

L'attuale conformazione e il dimensionamento del Terminal passeggeri rende il sistema dei flussi pedonali interni non razionale con conseguente sovrapposizione dei percorsi dei passeggeri in partenza e in arrivo. La distribuzione non funzionale dei flussi comporta, quindi, un non razionale utilizzo degli spazi a causa della complessità dei percorsi e della loro commistione. Infatti, nella hall si verifica una sovrapposizione dei flussi passeggeri in partenza - all'accettazione e ai varchi - e dei passeggeri in arrivo sia dai voli Schengen che Extra Schengen creando, altresì, un sovraffollamento dell'ingresso alla hall e dell'uscita verso il piazzale antistante l'aerostazione.

Complessivamente l'area dedicata al passeggero costituisce il 43,5% del totale, mentre gli spazi commerciali e in concessione rappresentano circa il 8,7%.

La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 25,8 mq/pax, al di sotto della media nazionale.

## TERMINAL MERCI

Per le attività del traffico merci presenti nell'aerostazione di Reggio Calabria non esistono aree specifiche dedicate. Le strutture si presentano precarie e per lo più utilizzano quelle vicino l'Aeroclub.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

L'infrastruttura principale è formata da un sistema di due piste incidenti, la principale ha una lunghezza di 2000 metri, e la secondaria con lunghezza di 1700 metri. Aerostazione piazzale di sosta sono ubicati nel quadrante Nord-Est, l'Apron ha una superficie complessiva di circa 14.400mq che consente lo stazionamento contemporaneo di 4 velivoli commerciali.

La pista utilizzata normalmente è la pista principale, a causa di ostacoli orografici nell'intorno del sedime aeroportuale. La pista secondaria è limitata nell'utilizzo sempre a causa di ostacoli.

## CRITICITÀ

Per l'aeroporto di Reggio Calabria la posizione e l'assetto del territorio costituiscono delle notevoli criticità riguardo l'operatività e la possibilità di espansione dell'aeroporto.

A causa della posizione costiera, che chiude di fatto il lato ovest dello scalo, in l'assenza di un collegamento dedicato, l'aeroporto è raggiungibile solo attraverso la viabilità ordinaria cittadina.

La presenza di scali fortemente concorrenziali quali l'aeroporto di Lamezia Terme e quello di Catania localizzati a distanze temporali limitate (inferiori a 120 minuti), limitano il bacino potenziale dell'aeroporto di Reggio Calabria ai territori compresi tra la provincia di Reggio Calabria stessa e la Provincia di Messina.

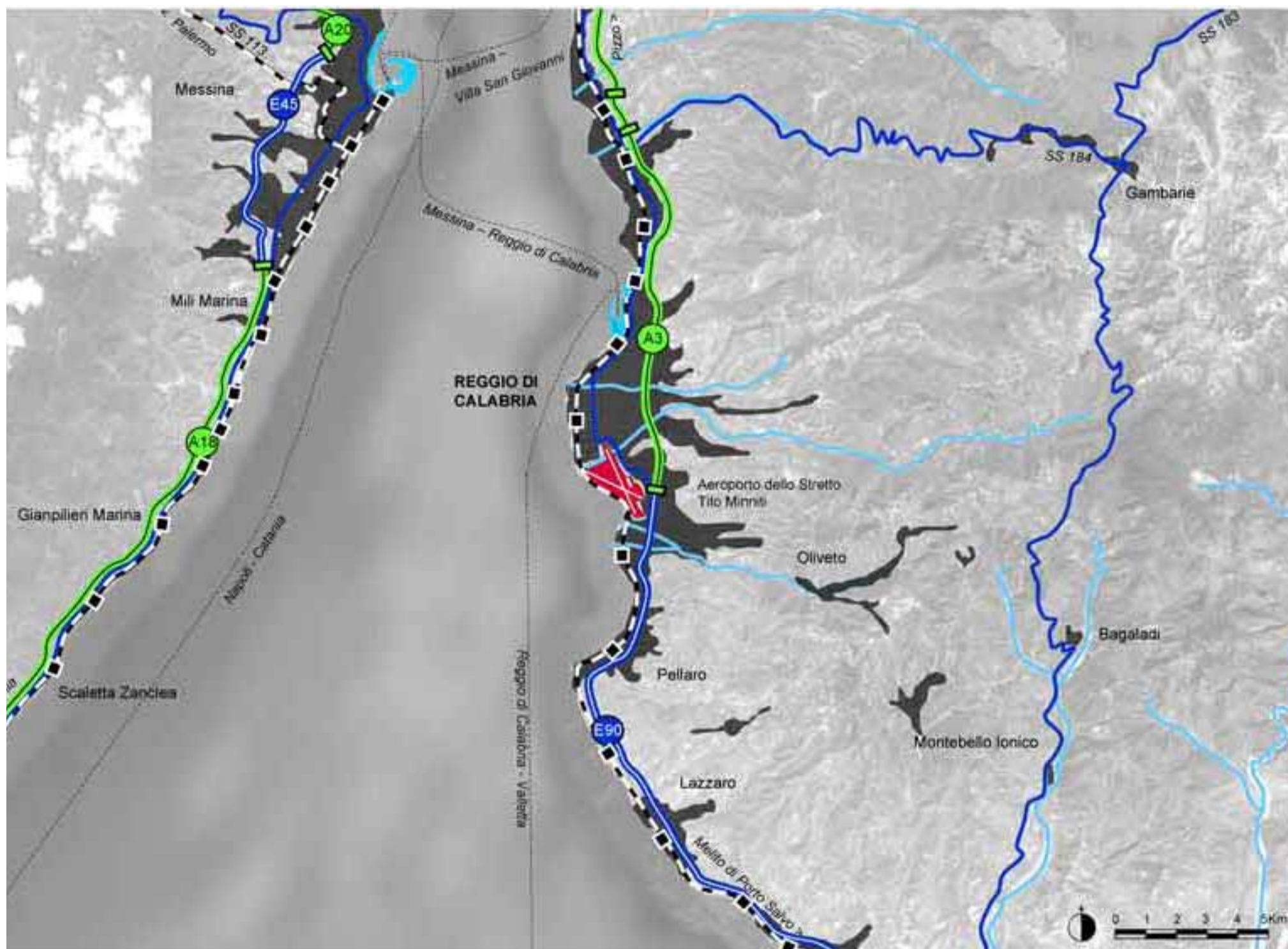
Le peculiarità infrastrutturali delle piste di volo costringono i piloti a conseguire uno speciale brevetto per effettuare movimenti sull'Aeroporto di Reggio Calabria, oltre a ciò c'è da risolvere il problema legato all'abusivismo edilizio che ha portato all'innalzamento di costruzioni fino al limite con il confine aeroportuale.

### GESTIONE AEROPORTUALE

La Società SOGAS SpA, gestisce l'Aeroporto in regime di gestione parziale.

La società è così costituita:

## S.8.2.1 Inquadramento territoriale



### LEGENDA

- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Altre infrastrutture aeroportuali
- Infrastruttura portuale
- Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
- Autostrada per mobilità nazionale
- Casello autostradale
- Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce
- Strada principale
- Linea - stazione ferroviaria
- Corso d'acqua



### Inquadramento territoriale

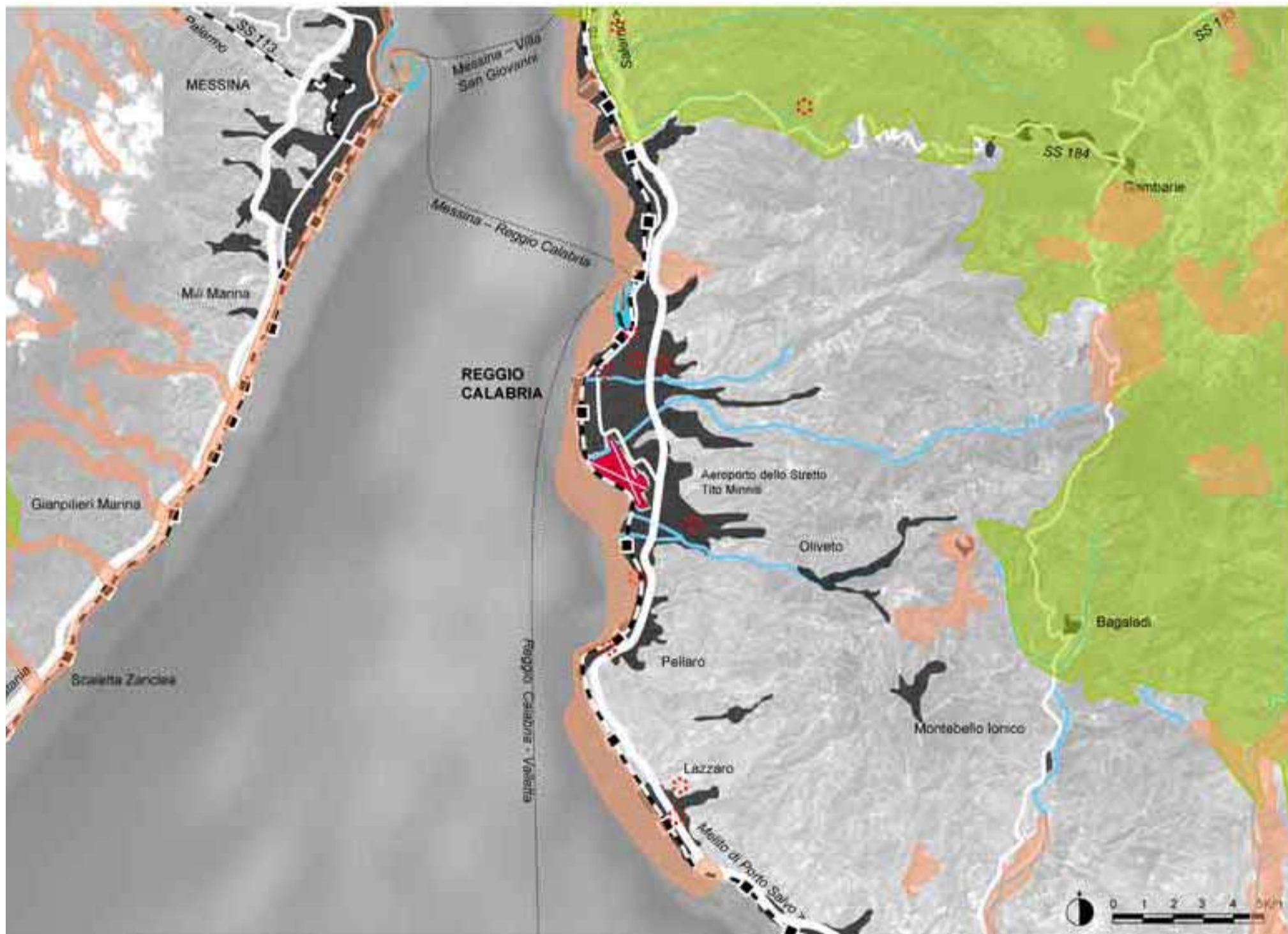
L'aeroporto di Reggio Calabria è localizzato all'estremo sud della penisola italiana, di fronte lo Stretto di Messina, nella periferia sud della città di Reggio Calabria.

Lo scalo è limitato a sud-ovest dalla linea di costa, a nord dal torrente Sant'Agata, che lo separa dall'abitato del quartiere Gebbione e da un'area industriale.

Nella zona est invece, l'area landside che si sviluppa parallelamente alla pista principale, è delimitata dalla strada Ravagnese e dai relativi insediamenti residenziali a pettine.

L'aeroporto presenta un'accessibilità veicolare che avviene secondo tre direzioni principali:

- dalla SS 106 Jonica, che percorre tutta la costa ovest della Calabria, per chi proviene dalla città e al resto del territorio calabro;
- dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, che origina a pochi km dall'aeroporto, per chi giunge dal resto della regione;
- via mare, attraverso aliscafi e navi veloci delle FS per chi proviene dalla città di Messina e dalla Sicilia e successivamente attraverso autobus di linea.



**LEGENDA**

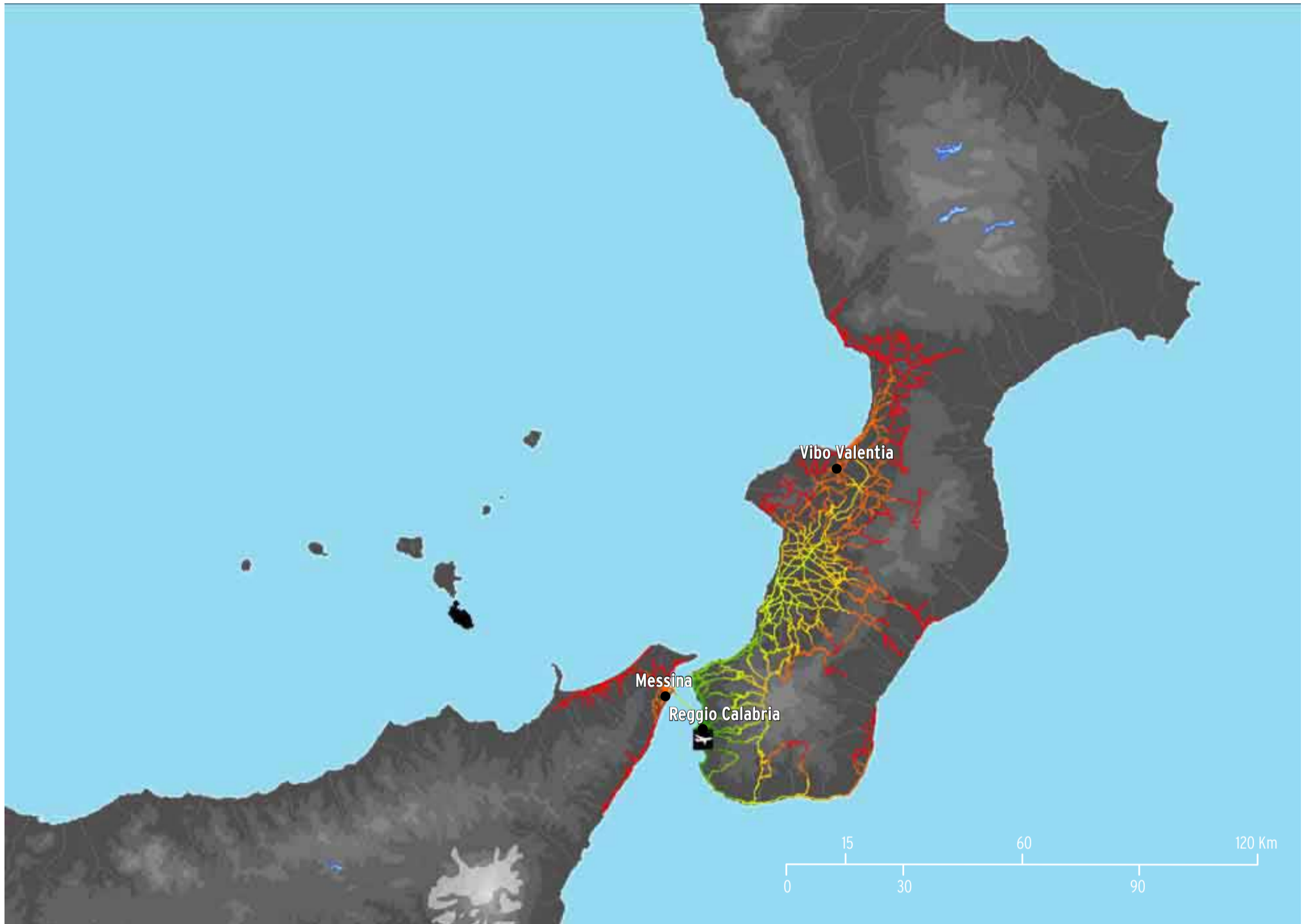
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile espansione aeroportuale

**Limiti e vincoli**

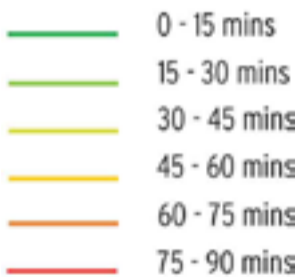
I principali limiti allo sviluppo dell'aeroporto sono di natura orografica ed insediativa, ovvero legati alla particolare ubicazione dell'aeroporto, tra il mare, gli insediamenti abitati e i rilievi montuosi che formano ostacoli in prossimità delle testate delle piste che limitano l'operatività aeronautica e non lasciano possibilità di sviluppo allo scalo. Delle due piste solo una è operativa nelle due direzioni a causa della presenza della montagna.

## S.8.3 Bacino di traffico

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE



#### LEGENDA RETI



#### Modalità gomma

Il calcolo delle isocrone riferite all'aeroporto di Reggio Calabria tiene conto dei tempi medi di traghettaggio necessari per compiere il tragitto compreso tra la Calabria e la Sicilia, permettendo il collegamento entro i 90' anche dalla provincia di Messina.

In relazione all'accessibilità della costa calabra, invece, la presenza dell'Autostrada A3 (Napoli-Reggio Calabria) ne determina in modo marcato l'espansione in direzione nord, limitandola verso l'entroterra.

Circa 230.000 abitanti (pari al 20% del totale compreso nei 90') sono compresi nella prima macro-fascia (0-30'), oltre 200.000 (pari al 18%) risiedono nella seconda (30'-60') e circa 690.000 (pari al 62%) nella terza (60'-90') (dati popolazione ISTAT 2008).

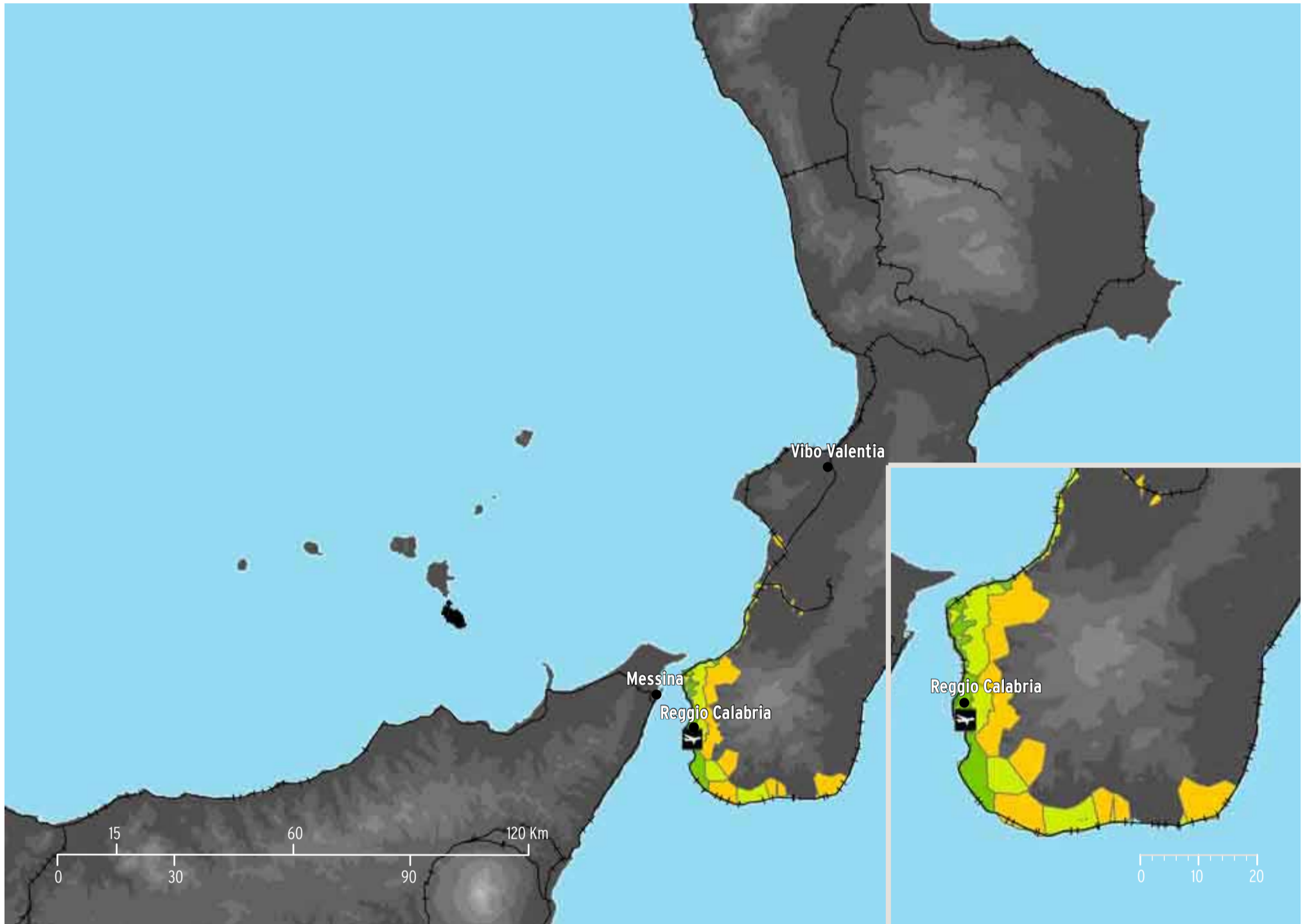
Nella prima macro-fascia sono compresi inoltre circa 55.000 addetti (pari al 23%), nella seconda circa 30.000 (pari al 13%) e nella terza circa 150.000 (pari al 64% del totale) (dato ISTAT 2001).

Si hanno invece le seguenti ripartizioni percentuali riferite alle superfici dei comuni interessati dalle isocrone:

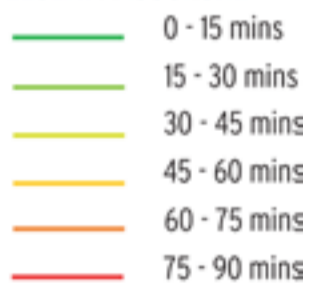
- c.a. 400 kmq (pari al 9%) nella prima macro-fascia;
- c.a. 1.200 kmq (pari al 27%) nella seconda;
- c.a. 2.800 kmq (pari al 64%) nella terza.



## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



NB: Le stazioni ferroviarie individuate sono quelle raggiungibili dall'aeroporto in un tempo compreso tra 0 e 30 minuti, mentre l'accessibilità aeroportuale di tipo intermodale (ferro-gomma) viene misurata entro i 90 minuti complessivi.



### Modalità ferro

L'aeroporto di Reggio Calabria, collegato alla stazione ferroviaria di Reggio centrale, mostra una accessibilità isocrona su ferro che segue il litorale costiero lungo la ferrovia jonica da una parte e tirrenica dall'altra. In particolare, in circa 30', è possibile raggiungere il Comune di Bagnara Calabria procedendo in direzione Sud Est e quello di Melito di Porto Salvo in direzione Nord Est.

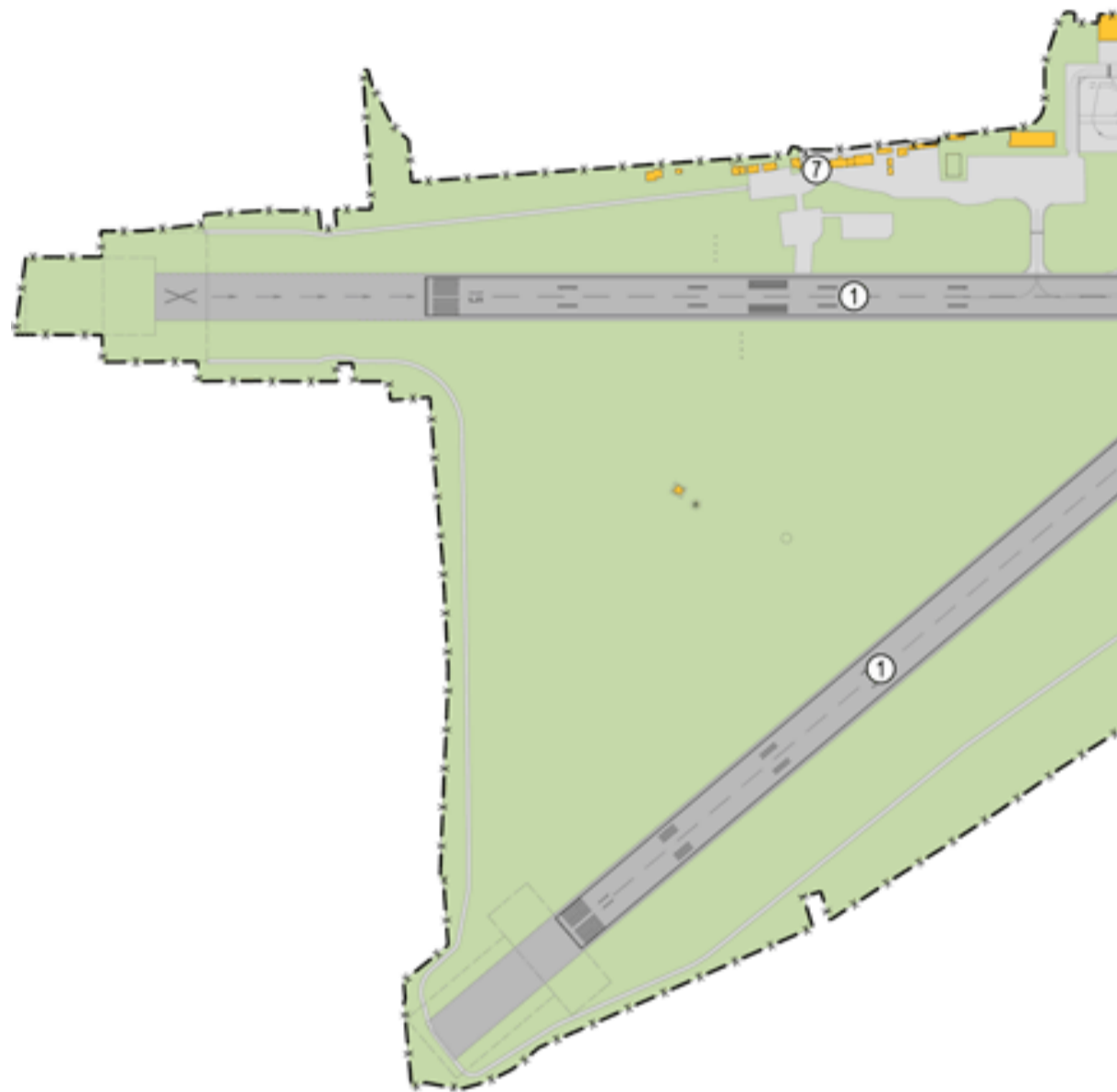
In 60' il servizio ferroviario consente di raggiungere i comuni di Brancaleone a Sud Est e di Candidoni a Nord Est.

Si noti che in corrispondenza del porto di Reggio Calabria i treni vengono caricati su traghetti per compiere la traversata dello Stretto verso Messina. La limitatezza della rete ferroviaria determina una ridotta accessibilità in termini assoluti, sbilanciata sulla macrofascia più prossima all'aeroporto. Possono infatti raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' circa 240.000 residenti (pari al 79%), mentre impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' circa 60.000 residenti (pari al 21%) (dato popolazione ISTAT 2008).

La presenza di addetti vede nella prima macro-fascia (0-30') circa 57.000 unità (pari al 86%) e nella seconda (30'-60') poco meno di 10.000 (pari al 14%) (dato ISTAT2001).

La macro-fascia 0-30' ricopre una superficie di circa 400 kmq (pari al 49%), mentre la macro-fascia 30'-60'' si estende sul restante 51%.

## S.8.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO DELLO STRETTO "TITO MINNITI" DI REGGIO CALABRIA (LICR)

AREA PIAZZALE (mq)  
14.400

AREA TERMINAL (mq)  
6.350

GATES  
4

STAND TOTALI  
6

STAND AVIAZIONE GENERALE  
--

PARCHEGGI  
250

PISTA 1

LUNGHEZZA 15 (m)  
2.000

LUNGHEZZA 33 (m)  
2.000

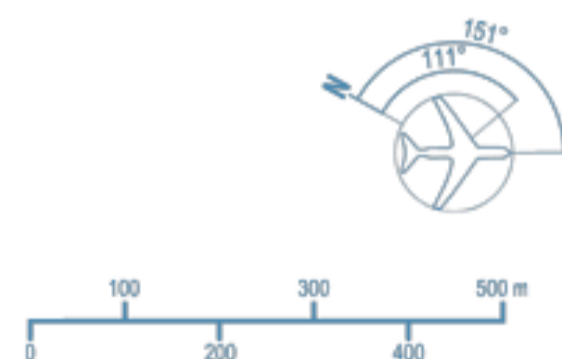
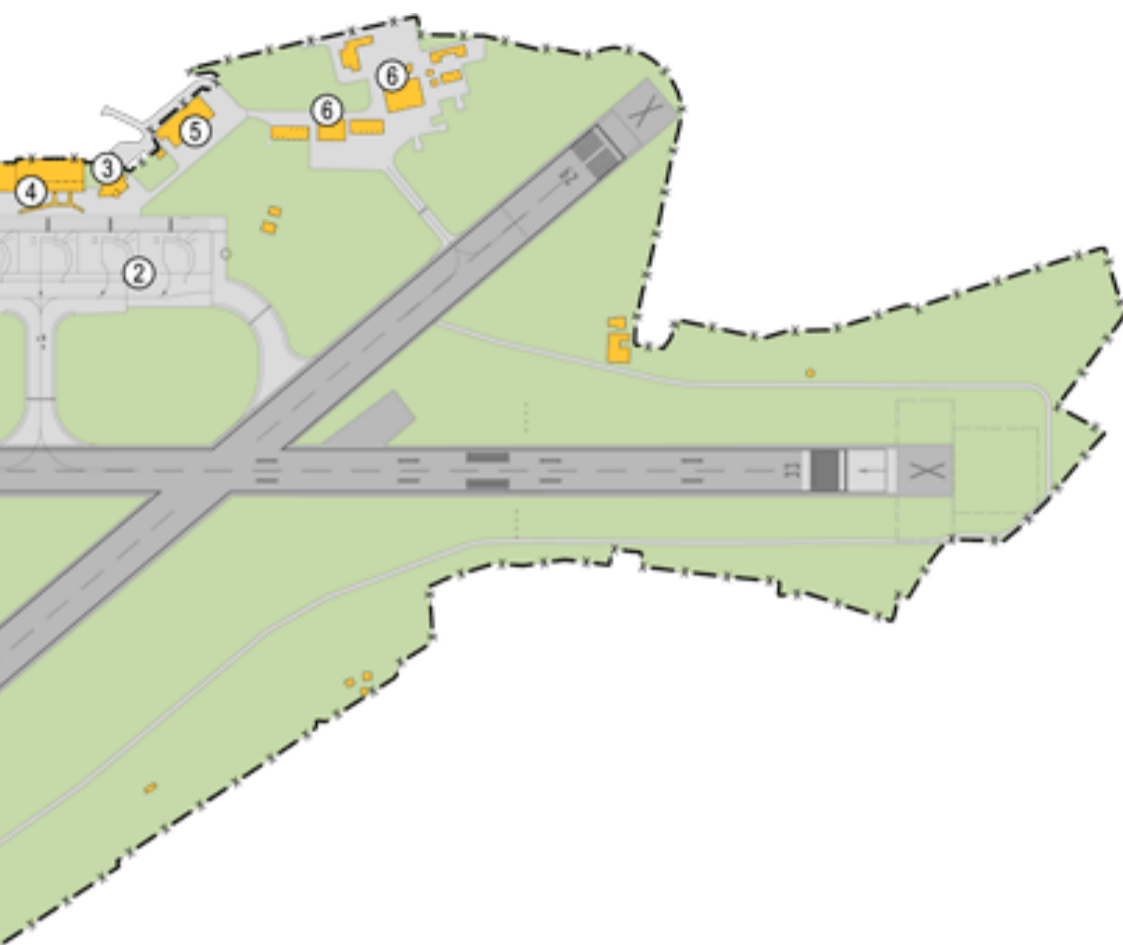
LARGHEZZA (m)  
45

PISTA 2

LUNGHEZZA 11 (m)  
--

LUNGHEZZA 29 (m)  
1.700

LARGHEZZA (m)  
45



*Stato attuale dell'aeroporto*

| PISTA  | TORA | TODA | ASDA | LDA  |
|--------|------|------|------|------|
|        | m    | m    | m    | m    |
| RWY 15 | 1998 | 2058 | 1998 | 1744 |
| RWY 33 | 1998 | 2118 | 1998 | 1944 |

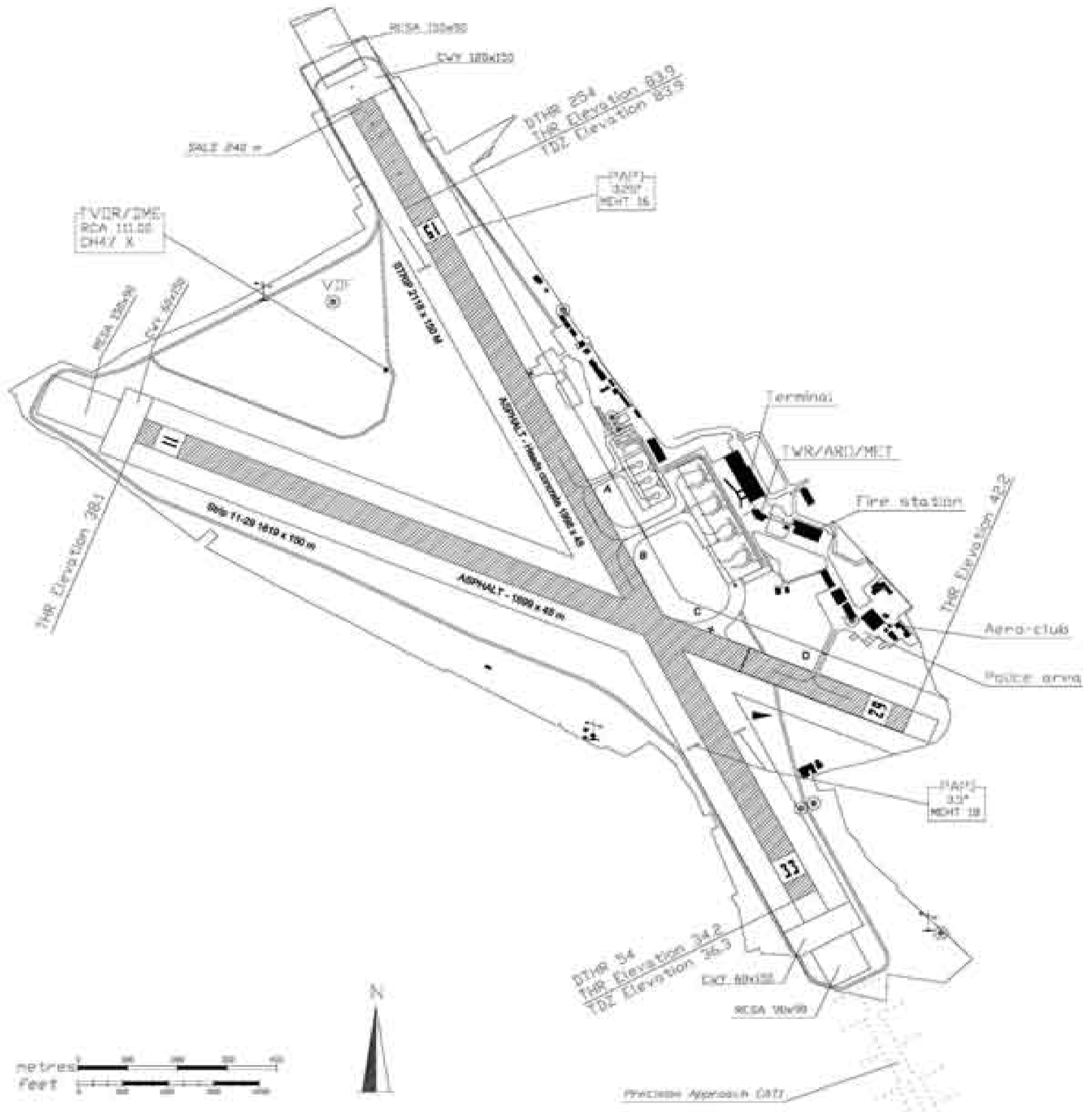
| PISTA  | TORA | TODA | ASDA | LDA |
|--------|------|------|------|-----|
|        | m    | m    | m    | m   |
| RWY 11 | -    | -    | -    | -   |
| RWY 29 | 1699 | 1759 | 1699 | -   |

Tab.S.8.4.1 Caratteristiche delle piste

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ TWR
- ④ Aerostazione passeggeri
- ⑤ VVF
- ⑥ Hangar aeromobili
- ⑦ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto

## S.8.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

| 1.4.1   | PISTE   | THR | Coord. THR                      | QFU  | TORA | TODA | ASDA | LDA  | SWY | CWY       | RESA     | STRIP      | Largh. | THR Elev. | Pav.  |
|---------|---------|-----|---------------------------------|------|------|------|------|------|-----|-----------|----------|------------|--------|-----------|---|
|         |         |     | WGS84-DMS                       |      | m    | m    | m    | m    | m   | m x m     | m x m    | m x m      |        | m         |   |
| 1.4.1.1 | Pista 1 | 15  | 38°04'45.98"N<br>015°38'46.33"E | 151° | 1998 | 2058 | 1998 | 1744 | -   | 60 x 150  | 90 x 90  | 2118 x 150 | 45     | 25.57     | PCN<br>44/F/B/W/T<br>Asph                   |
|         |         | 33  | 38°03'57.21"N<br>015°39'18.03"E | 331° | 1998 | 2118 | 1998 | 1944 | -   | 120 x 150 | 150 x 90 | 2118 x 150 | 45     | 10.42     | Heads<br>Concrete                           |
| 1.4.1.2 | Pista 2 | 11  | 38°04'30.36"N<br>015°38'22.69"E | 111° | -    | -    | -    | -    | -   | -         | -        | 1819 x 150 | 45     | 11.61     | PCN<br>46/F/B/W/T<br>e<br>PCN<br>81/F/B/W/T |
|         |         | 29  | 38°04'09.21"N<br>015°39'27.06"E | 291° | 1699 | 1759 | 1699 | -    | -   | 60 x 150  | 150 x 90 | 1819 x 150 | 45     | 12.86     |   |

Tab.S.8.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

| 1.4.2   | CLASSE APT       |    |
|---------|------------------|----|
| 1.4.2.1 | Classe ICAO      | 4C |
| 1.4.2.2 | Antincendio ICAO | 7  |

| 1.4.3   | APRON             | Superficie | Resistenza                  | Stand                      |     |           |      |
|---------|-------------------|------------|-----------------------------|----------------------------|-----|-----------|------|
|         |                   | mq         |                             | n.                         | man | classe/AM | lim. |
| 1.4.3.1 | Main apron        | 14400      | PCN 40/R/B/W/T<br>Conc/Asph | 1a 1b 2a 2b<br>3a 3b 4a 4b | SM  | C         | -    |
| 1.4.3.2 | Apron GA          | NA         | PCN 21/F/C/W/T<br>Asph      | 10 11 12                   | SM  | B         | -    |
| 1.4.3.3 | Apron<br>AeroClub | NA         | PCN 08/F/C/W/U<br>Asph      | NA                         | NA  | A         | -    |

| 1.4.4   | TAXIWAY | Larghezza | Resistenza          | Lim.   |
|---------|---------|-----------|---------------------|--------|
|         |         | m         |                     |        |
| 1.4.4.1 | A       | 15        | PCN 26/F/C/W/T Asph | -      |
| 1.4.4.2 | B       | 30        | PCN 40/R/B/W/T Asph | -      |
| 1.4.4.3 | C       | -         | -                   | Chiuso |
| 1.4.4.4 | D       | 10        | PCN 08/F/C/W/U Asph | -      |

| 1.4.5   | RADIOASSITENZE | ID                          |
|---------|----------------|-----------------------------|
| 1.4.5.1 | VDF            | Reggio Calabria Gonio Homer |
| 1.4.5.2 | VORTAC         | CDC                         |
| 1.4.5.3 | TVOR/DME       | RCA                         |
| 1.4.5.4 | NDB            | RCA                         |
| 1.4.5.5 | RWY 33 LOC     | REG                         |

| 1.4.6   | CAPACITA' |
|---------|-----------|
| 1.4.6.1 | -         |

Tab.S.8.5.2 Dati infrastrutture airside

### Piste e aree di sicurezza

L'infrastruttura principale è formata da un sistema di due piste incidenti, la principale 15-33 di lunghezza 1996m e larghezza 45m, e la secondaria 11-29 avente una lunghezza 1699m e larghezza 45m. Entrambe le piste sono realizzate in conglomerato bituminoso con le testate della principale in pavimentazione rigida. L'aerostazione e l'Apron sono ubicati nel quadrante Nord-Est collegati alle piste mediante quattro raccordi. Sulla pista principale la RESA è stata realizzata su entrambe le testate, mentre sulla sussidiaria 11-29 è presente solo su testata 11. Operativamente la pista utilizzata è la principale 15-33, a causa di ostacoli nell'intorno dell'aeroporto la superficie di avvicinamento su pista 33 e la superficie di salita al decollo per pista 15 sono in curva. La pista sussidiaria è limitata nell'utilizzo sempre a causa di ostacoli orografici, in particolare la pista 11 è chiusa e sulla 29 non è possibile effettuare atterraggi.

### Piazzale aeromobili

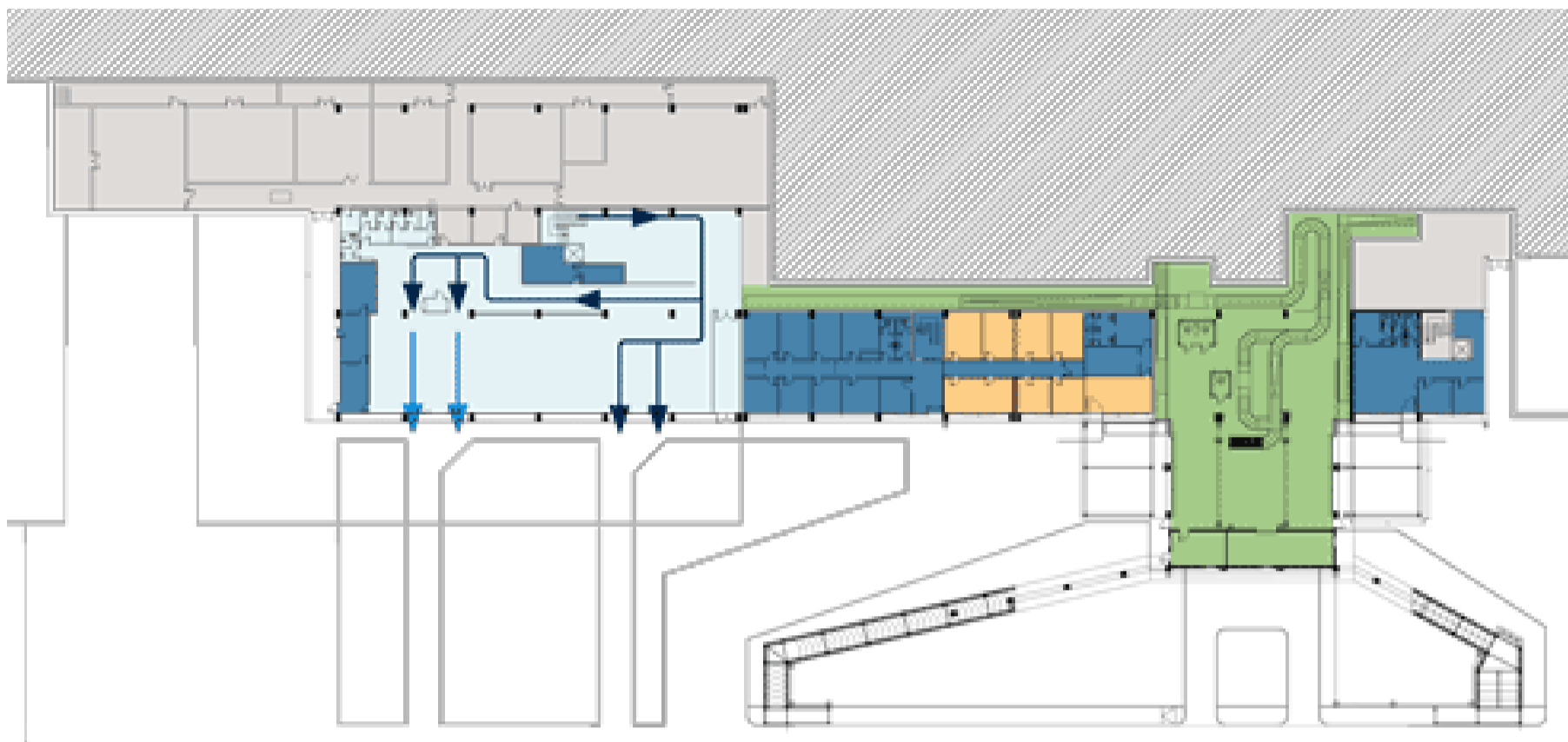
L'Aeroporto è dotato di un piazzale aeromobili per una superficie complessiva di circa 14.400mq che consente lo stazionamento contemporaneo di 4 velivoli commerciali con movimentazione in self. La pavimentazione è realizzata parte in conglomerato bituminoso e parte in lastre di calcestruzzo. Ai lati del piazzale principale sono disponibili altri due piazzali di sosta di Aviazione Generale, quello più a Nord può ospitare fino a tre velivoli di classe B in self.

### Vie di rullaggio

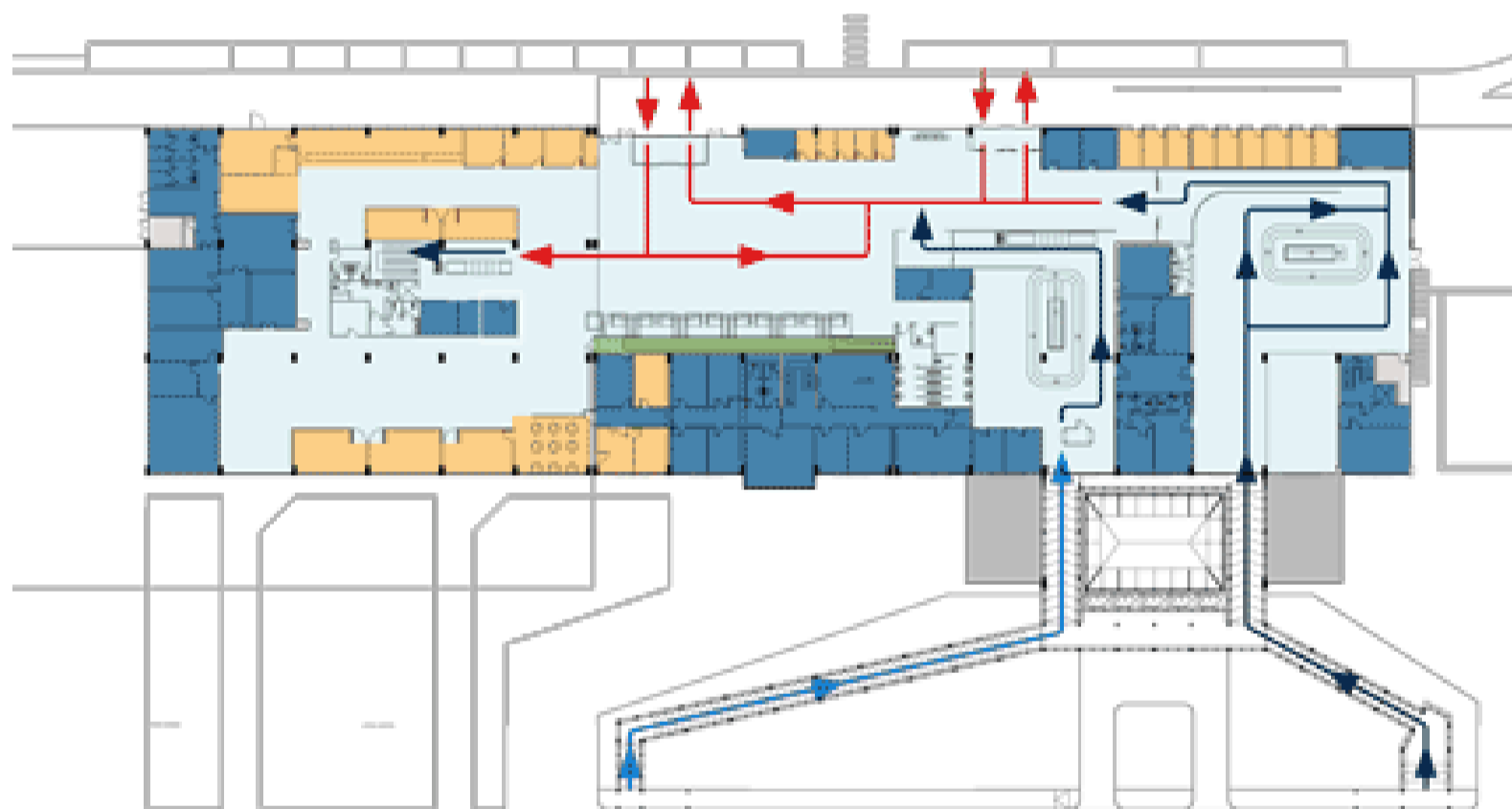
Il piazzale di sosta principale è collegato alla pista principale mediante i due raccordi B e C (il secondo al momento non è percorribile). Dei due piazzali di Aviazione Generale, quello a Nord è collegato alla principale mediante il raccordo A mentre il piazzale AeroClub è collegato alla pista secondaria attraverso il raccordo D.

# S.8.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano seminterrato



Sistemi funzionali, Pianta piano terra



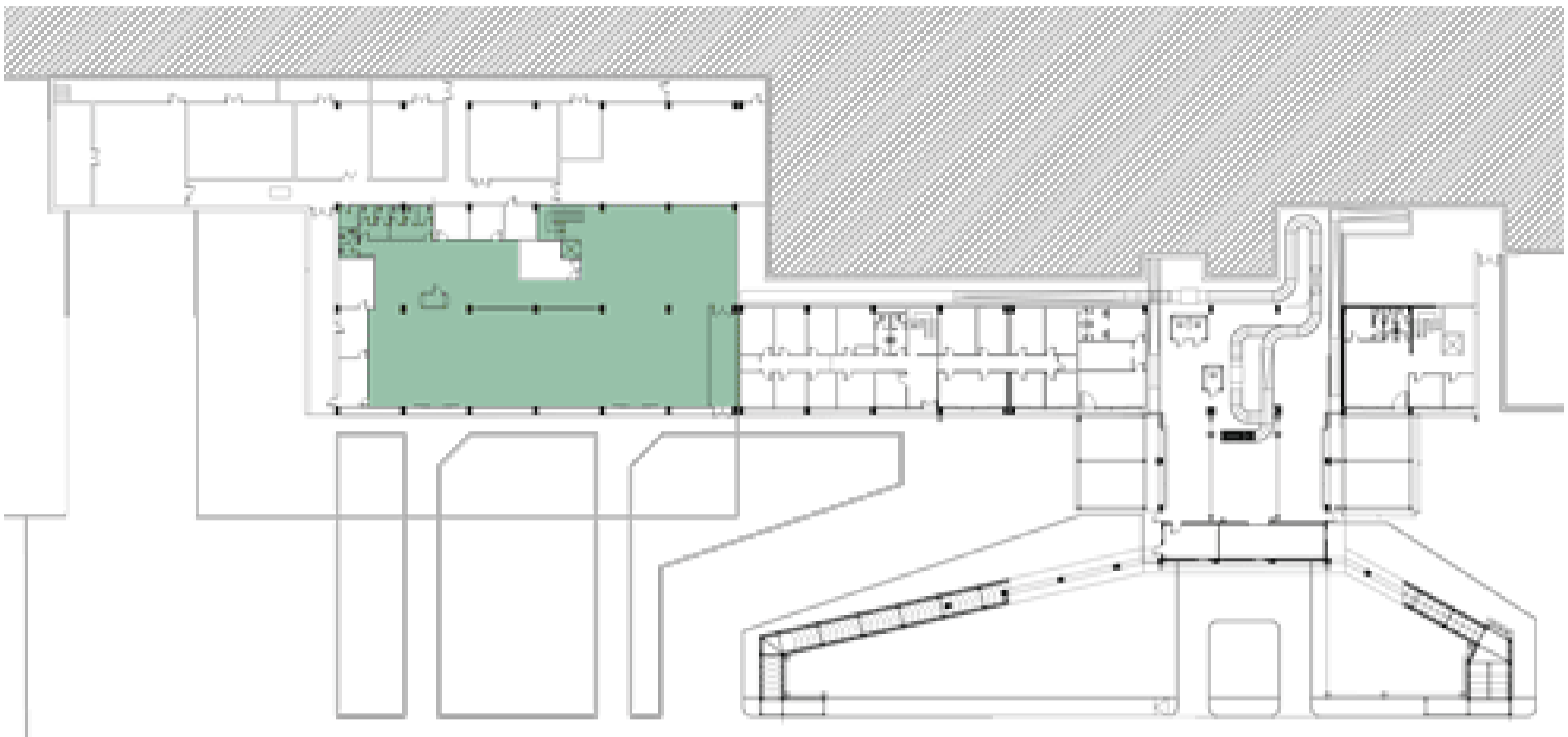
### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

|   |    |      |
|---|----|------|
| Area passeggeri                                 | mq | 2710 |
| Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie | mq | 540  |
| Bhs, trattamento bagagli                        | mq | 675  |
| Uffici società di gestione, aree non operative  | mq | 1250 |
| Spazi tecnici ,impianti                         | mq | 1060 |

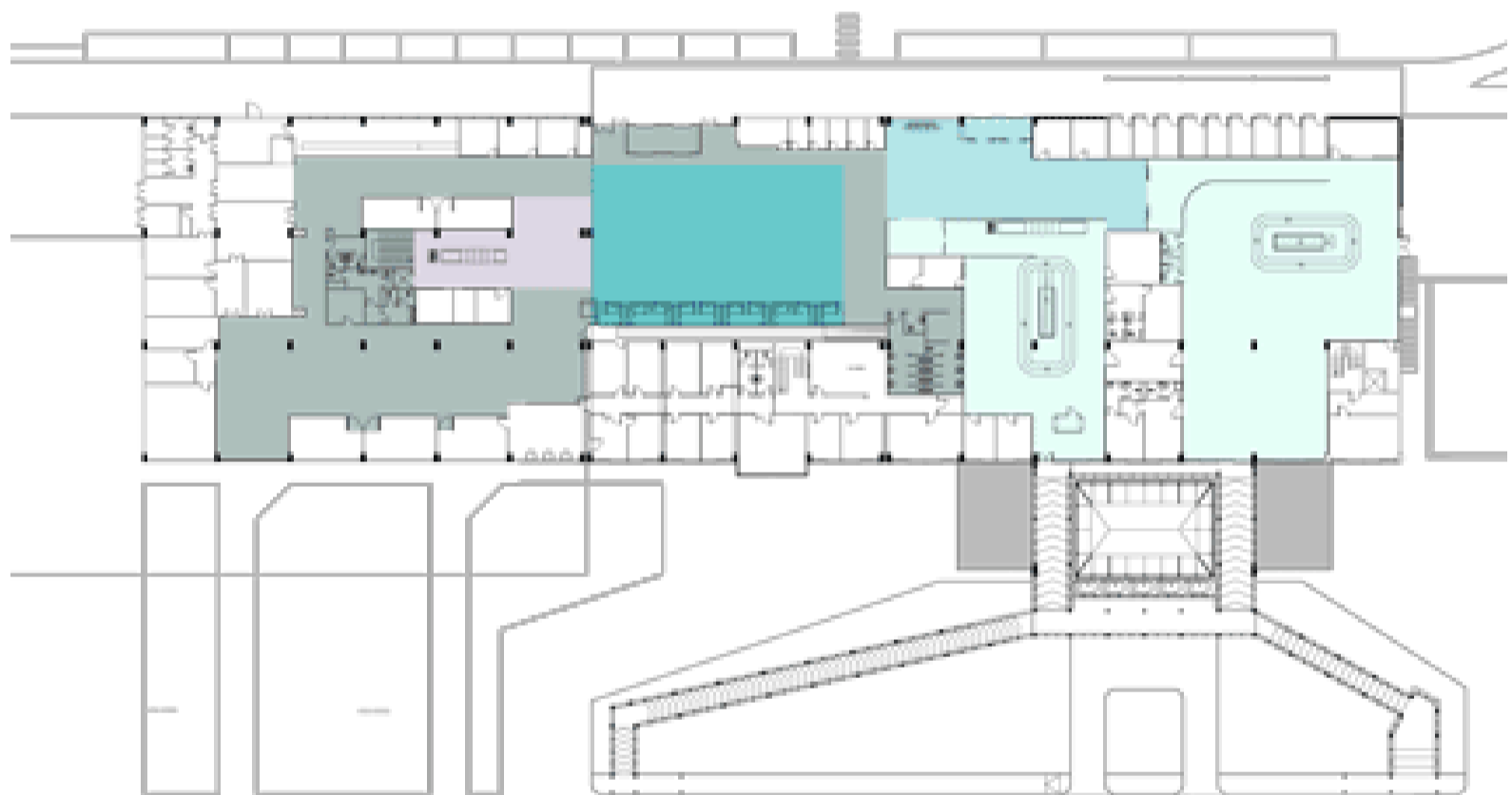
### LEGENDA

- Flussi airside - Schengen
- Flussi airside - Extra Schengen
- Flussi landside

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



*Sottosistemi, Pianta piano seminterrato*



*Sottosistemi, Pianta piano terra*

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

|                          |    |     |
|--------------------------|----|-----|
| Hall partenze            | mq | 805 |
| Area Check-in            | mq | 320 |
| Area Varchi di Sicurezza | mq | 105 |
| Sale imbarco             | mq | 665 |
| Hall arrivi              | mq | 175 |
| Sale riconsegna bagagli  | mq | 795 |

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

### LEGENDA

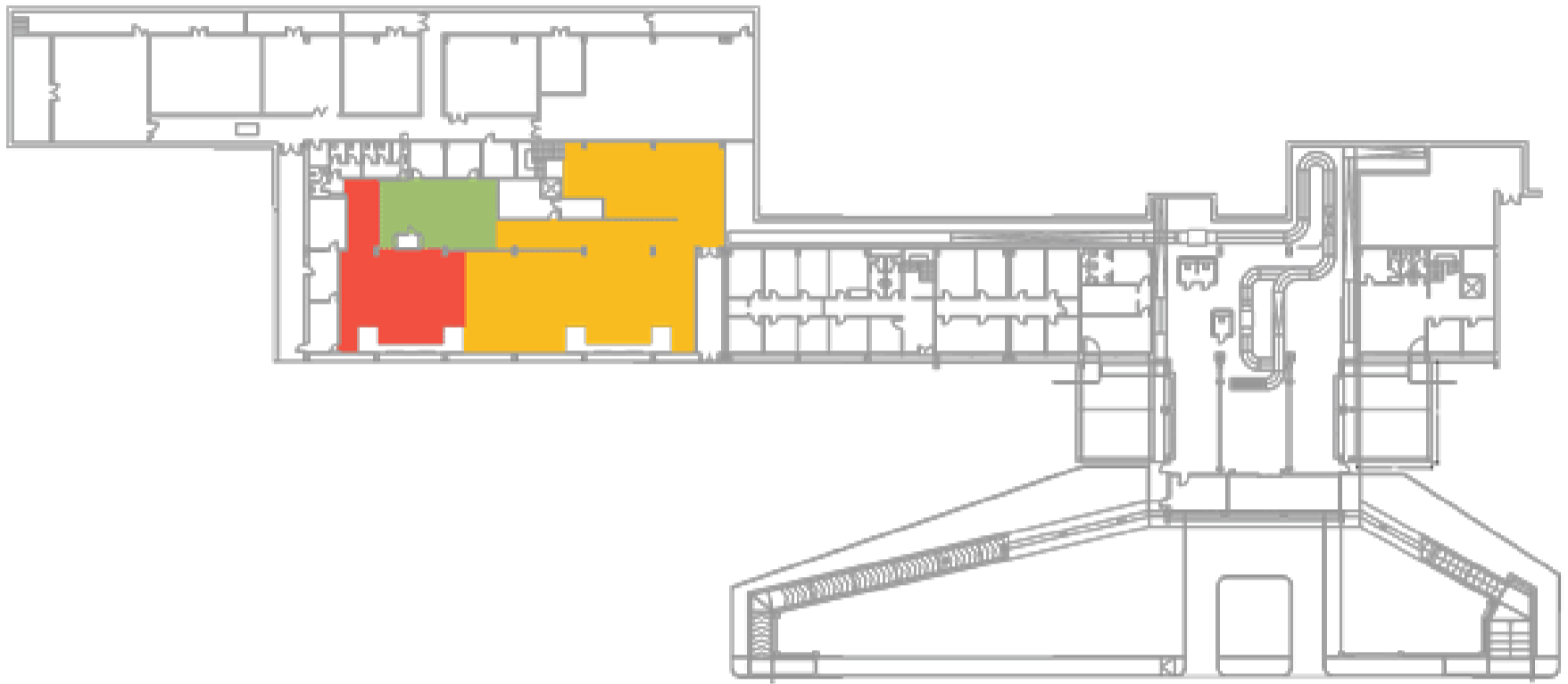
|   |
|---|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #92d050; border: 1px solid black;"></span> A |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ffff99; border: 1px solid black;"></span> B |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #99e6e6; border: 1px solid black;"></span> C |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ffcc00; border: 1px solid black;"></span> D |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ff6666; border: 1px solid black;"></span> E |

|  |                           |      |
|--|---------------------------|------|
| 1_Hall partenze                            | mq fabbisogno             | 253  |
|  | mq presenti               | 560  |
|  | mq differenza             | 307  |
| 2_Check-in                                 | mq accodamento fabbisogno | 168  |
|  | mq presenti               | 270  |
|  | mq differenza             | 102  |
|  | n° check-in fabbisogno    | 8    |
|  | n° check-in presenti      | 10   |
| 3_Controlli di sicurezza                   | n° differenza             | 2    |
|  | mq accodamento fabbisogno | 140  |
|  | mq presenti               | 55   |
|  | mq differenza             | -85  |
|  | n° varchi fabbisogno      | 2    |
| 4_Controllo passaporti OUT                 | n° presenti               | 1    |
|  | n° differenza             | -1   |
|  | mq accodamento fabbisogno | 37   |
|  | mq presenti               | 70   |
|  | mq differenza             | 33   |
| 5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen | n° postazioni fabbisogno  | 2    |
|  | n° presenti               | 1    |
|  | n° differenza             | -1   |
|  | mq fabbisogno             | 405  |
|  | mq presenti               | 465  |
| A_Sala imbarchi Schengen                   | mq differenza             | 60   |
|  | n° gates fabbisogno       | 3    |
|  | n° presenti               | 4    |
|  | n° differenza             | 1    |
|  | mq fabbisogno             | 405  |
| B_Sala imbarchi extra Schengen             | mq presenti               | 350  |
|  | mq differenza             | -55  |
|  | n° gates fabbisogno       | 2    |
|  | n° presenti               | 2    |
|  | n° differenza             | 0    |
| 6_Controllo passaporti IN                  | mq fabbisogno             | 162  |
|  | mq presenti               | 115  |
|  | mq differenza             | -47  |
|  | n° gates fabbisogno       | 1    |
|  | n° presenti               | 2    |
| 7_Ritiro bagagli                           | n° differenza             | 1    |
|  | mq accodamento fabbisogno | 37   |
|  | mq presenti               | 20   |
|  | mq differenza             | -17  |
|  | n° postazioni fabbisogno  | 3    |
| 8_Hall arrivi                              | n° presenti               | 1    |
|  | n° differenza             | -2   |
|  | mq fabbisogno             | 272  |
|  | mq presenti               | 530  |
|  | mq differenza             | 258  |
|  | n° nastri fabbisogno      | 1    |
|  | n° presenti               | 2    |
|  | n° differenza             | 1    |
|  | mq fabbisogno             | 380  |
|  | mq presenti               | 160  |
|  | mq differenza             | -220 |

### SUPERFICI TOTALI

|                    |    |             |
|--------------------|----|-------------|
| Piano seminterrato | mq | 2950        |
| Piano terra        | mq | 3400        |
| <b>Totale</b>      | mq | <b>6350</b> |





*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano seminterrato*



*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra*



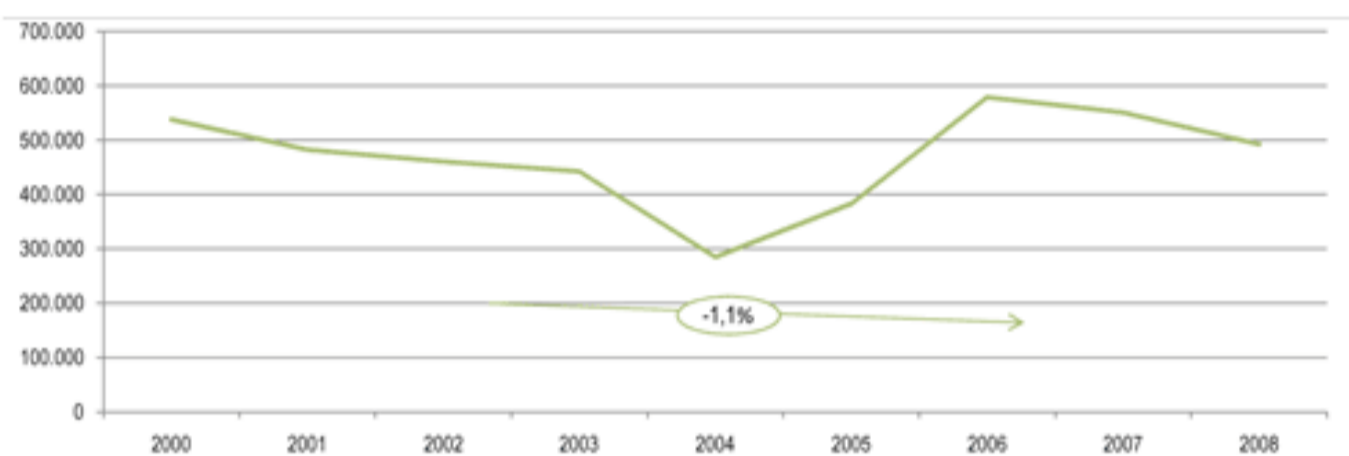
## S.8.7 Traffico commerciale 2000-2008

### Traffico passeggeri

L'attività di Reggio Calabria ha registrato un importante impulso nel 2006 con un incremento percentuale pari al 51,2%, che insieme al +34,3% registrato l'anno prima ha portato a 578 mila i passeggeri nel 2006. Nei due anni successivi si è avuta una flessione (-4,9% e -10,6%) che ha riportato l'aeroporto ai livelli del 2000.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 447.748 con una diminuzione del 8,9% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

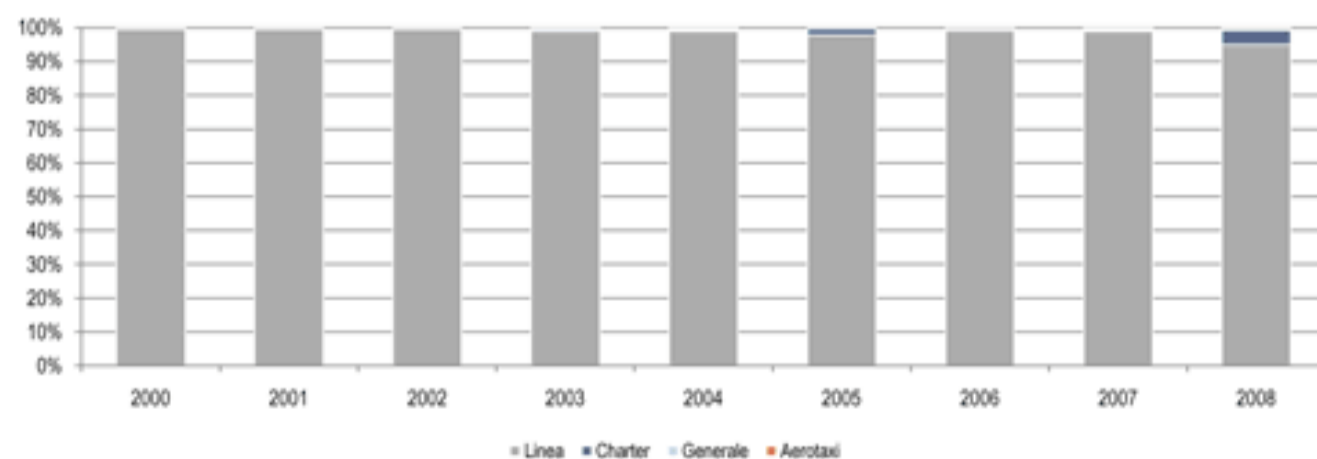
| Anno | PAX     | Δ%     |
|------|---------|--------|
| 2000 | 537.778 |        |
| 2001 | 482.506 | -10,3% |
| 2002 | 460.072 | -4,6%  |
| 2003 | 442.302 | -3,9%  |
| 2004 | 284.973 | -35,6% |
| 2005 | 382.830 | 34,3%  |
| 2006 | 578.672 | 51,2%  |
| 2007 | 550.560 | -4,9%  |
| 2008 | 492.441 | -10,6% |
| CAGR | -1,1%   |        |



Tab.S.8.7.1 Passeggeri 2000-2008

La percentuale di passeggeri trasportati con voli charter è stata mediamente nulla, ad esclusione del 2008 in cui i voli charter hanno raggiunto il 4,3% del totale passeggeri.

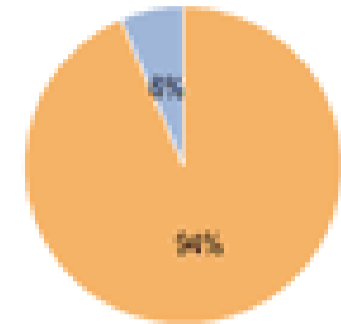
| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 99,5% | 0,4%    | 0,1%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2001 | 99,5% | 0,2%    | 0,0%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2002 | 99,5% | 0,2%    | 0,1%     | 0,2%     | 100,0% |
| 2003 | 99,0% | 0,5%    | 0,2%     | 0,3%     | 100,0% |
| 2004 | 99,0% | 0,5%    | 0,3%     | 0,3%     | 100,0% |
| 2005 | 97,7% | 2,0%    | 0,3%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2006 | 99,1% | 0,6%    | 0,2%     | 0,1%     | 100,0% |
| 2007 | 98,9% | 0,5%    | 0,3%     | 0,3%     | 100,0% |
| 2008 | 95,0% | 4,3%    | 0,5%     | 0,2%     | 100,0% |



Tab.S.8.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

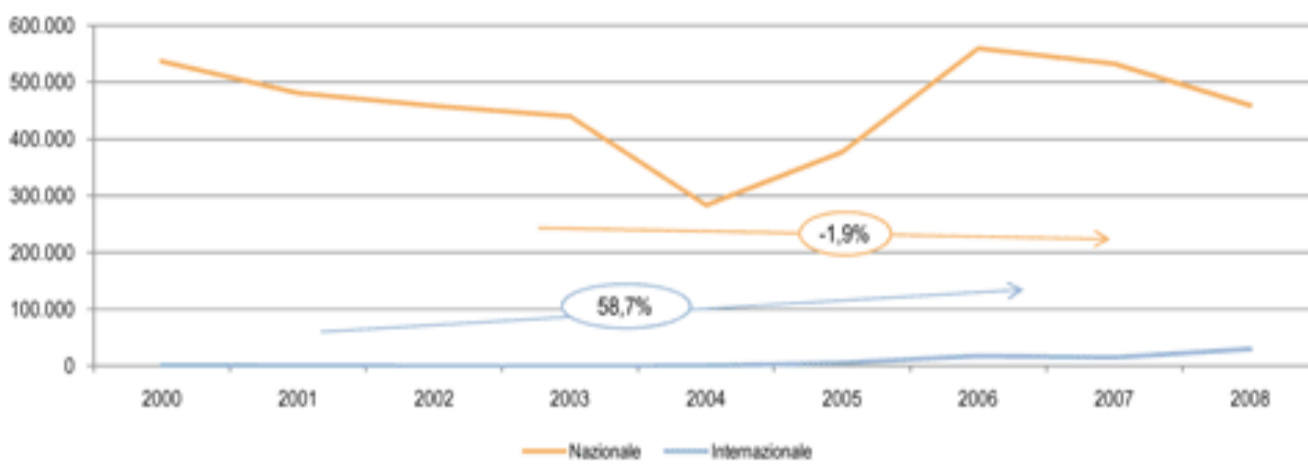
| Nazionale |         |        | Internazionale |        |         |
|-----------|---------|--------|----------------|--------|---------|
| Anno      | PAX     | Δ%     | Anno           | PAX    | Δ%      |
| 2000      | 536.743 |        | 2000           | 751    |         |
| 2001      | 480.779 | -10,4% | 2001           | 368    | -51,0%  |
| 2002      | 458.526 | -4,6%  | 2002           | 258    | -29,9%  |
| 2003      | 439.897 | -4,1%  | 2003           | 406    | 57,4%   |
| 2004      | 283.103 | -35,6% | 2004           | 319    | -21,4%  |
| 2005      | 376.728 | 33,1%  | 2005           | 5.069  | 1489,0% |
| 2006      | 559.304 | 48,5%  | 2006           | 17.511 | 245,5%  |
| 2007      | 532.866 | -4,7%  | 2007           | 14.562 | -16,8%  |
| 2008      | 458.818 | -13,9% | 2008           | 30.217 | 107,5%  |
| CAGR      | -1,9%   |        | CAGR           | 58,7%  |         |

Per quel che riguarda il traffico di linea e charter, nel 2008 il traffico nazionale passeggeri ha rappresentato il 34% del totale gestito dall'aeroporto.



■ Nazionale ■ Internazionale

Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



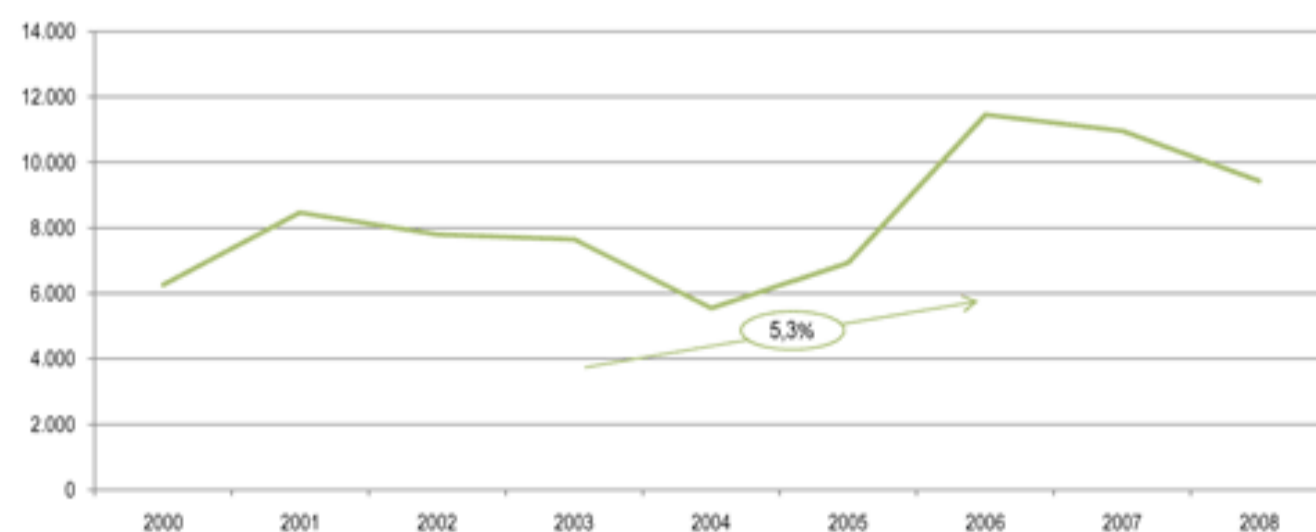
Il traffico nazionale ha subito una leggera flessione, -1,9% medio annuo, mentre il traffico internazionale ha registrato un incremento annuo medio del 58,7%, attestandosi in ogni caso ancora su livelli molto bassi (quasi 30 mila passeggeri nel 2008).

Tab.S.8.7.3 Passeggeri 2000-2008

| Anno | MOV    | Δ%     |
|------|--------|--------|
| 2000 | 6.259  |        |
| 2001 | 8.458  | 35,1%  |
| 2002 | 7.792  | -7,9%  |
| 2003 | 7.641  | -1,9%  |
| 2004 | 5.542  | -27,5% |
| 2005 | 6.935  | 25,1%  |
| 2006 | 11.455 | 65,2%  |
| 2007 | 10.953 | -4,4%  |
| 2008 | 9.426  | -13,9% |
| CAGR | 5,3%   |        |

### Movimenti

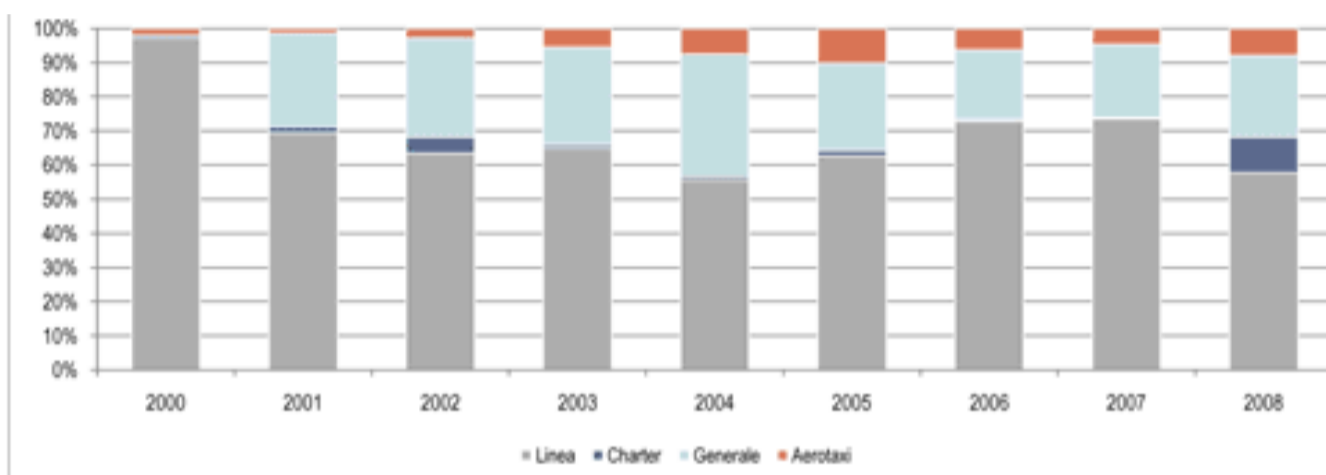
Similmente al traffico passeggeri, l'andamento dei movimenti mostra una flessione iniziale ed un importante incremento nel 2005 e 2006 (+25,1% e +65,2%), per poi riprendere a diminuire nel 2007 e 2008 (-4,4% e -13,9%). Il picco è stato raggiunto nel 2006 con 11.455 movimenti annui.



Tab.S.8.7.4 Movimenti 2000-2008

Analizzando la distribuzione per tipologia di traffico dei movimenti, si nota che l'aviazione generale rappresenta tra il 20% ed il 35% del totale. Il traffico aerotaxi raggiunge il 10% nel 2005, ed il traffico di linea oscilla tra il 55,6% ed il 97,2%.

| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 97,2% | 0,9%    | 1,9%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2001 | 69,4% | 1,8%    | 1,3%     | 27,5%    | 100,0% |
| 2002 | 63,6% | 4,5%    | 2,7%     | 29,2%    | 100,0% |
| 2003 | 64,8% | 1,0%    | 5,5%     | 28,6%    | 100,0% |
| 2004 | 55,6% | 1,0%    | 7,5%     | 35,8%    | 100,0% |
| 2005 | 62,6% | 1,6%    | 10,1%    | 25,7%    | 100,0% |
| 2006 | 72,8% | 0,6%    | 6,3%     | 20,4%    | 100,0% |
| 2007 | 73,5% | 0,4%    | 4,7%     | 21,3%    | 100,0% |
| 2008 | 57,8% | 10,4%   | 7,8%     | 24,0%    | 100,0% |

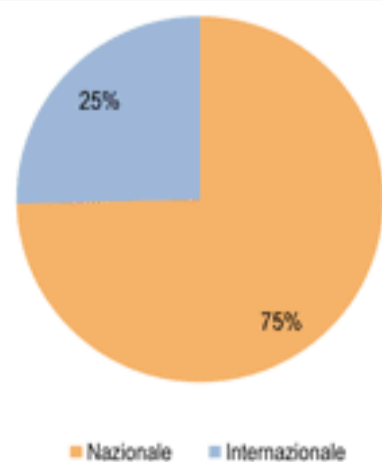


Tab.S.8.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

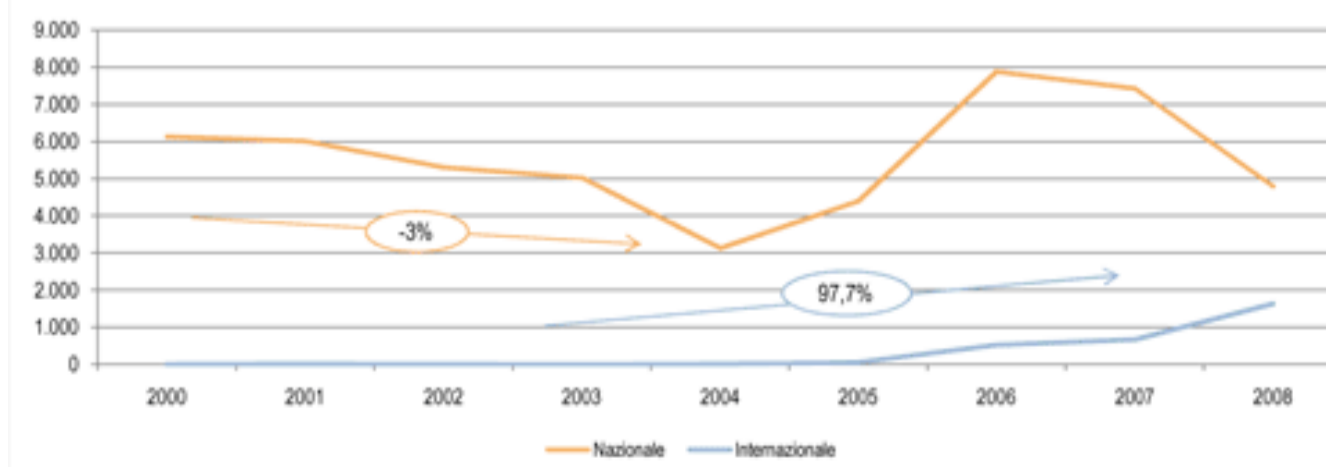
L'andamento dei movimenti nazionali ha registrato un tasso di crescita annuo negativo (-3%) mentre per il traffico internazionale l'andamento è stato positivo (+97,7%) sebbene attestandosi su valori assoluti piuttosto bassi.

| Nazionale |       |        | Internazionale |       |        |
|-----------|-------|--------|----------------|-------|--------|
| Anno      | MOV   | Δ%     | Anno           | MOV   | Δ%     |
| 2000      | 6.131 |        | 2000           | 7     |        |
| 2001      | 6.009 | -2,0%  | 2001           | 15    | 114,3% |
| 2002      | 5.305 | -11,7% | 2002           | 2     | -86,7% |
| 2003      | 5.022 | -5,3%  | 2003           | 7     | 250,0% |
| 2004      | 3.124 | -37,8% | 2004           | 14    | 100,0% |
| 2005      | 4.393 | 40,6%  | 2005           | 58    | 314,3% |
| 2006      | 7.876 | 79,3%  | 2006           | 528   | 810,3% |
| 2007      | 7.423 | -5,8%  | 2007           | 675   | 27,8%  |
| 2008      | 4.792 | -35,4% | 2008           | 1.631 | 141,6% |
| CAGR      | -3,0% |        | CAGR           | 97,7% |        |

In termini di movimenti, il traffico nazionale rappresenta il 75% del totale dell'aeroporto, una percentuale molto più bassa rispetto a quella calcolata sui passeggeri.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

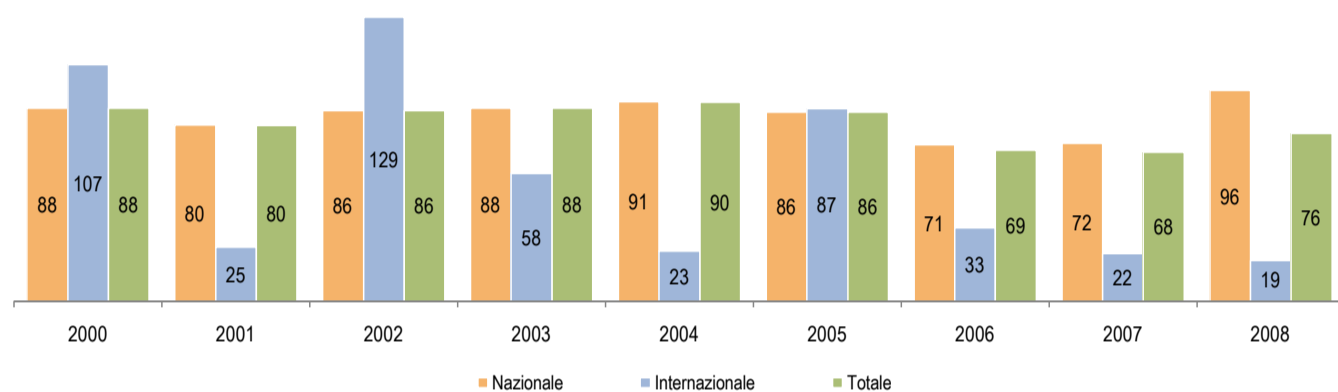


Tab.S.8.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

| Anno | NAZ  | INTER  | TOT   |
|------|------|--------|-------|
| 2000 | 88   | 107    | 88    |
| 2001 | 80   | 25     | 80    |
| 2002 | 86   | 129    | 86    |
| 2003 | 88   | 58     | 88    |
| 2004 | 91   | 23     | 90    |
| 2005 | 86   | 87     | 86    |
| 2006 | 71   | 33     | 69    |
| 2007 | 72   | 22     | 68    |
| 2008 | 96   | 19     | 76    |
| CAGR | 1,1% | -19,7% | -1,7% |

### Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

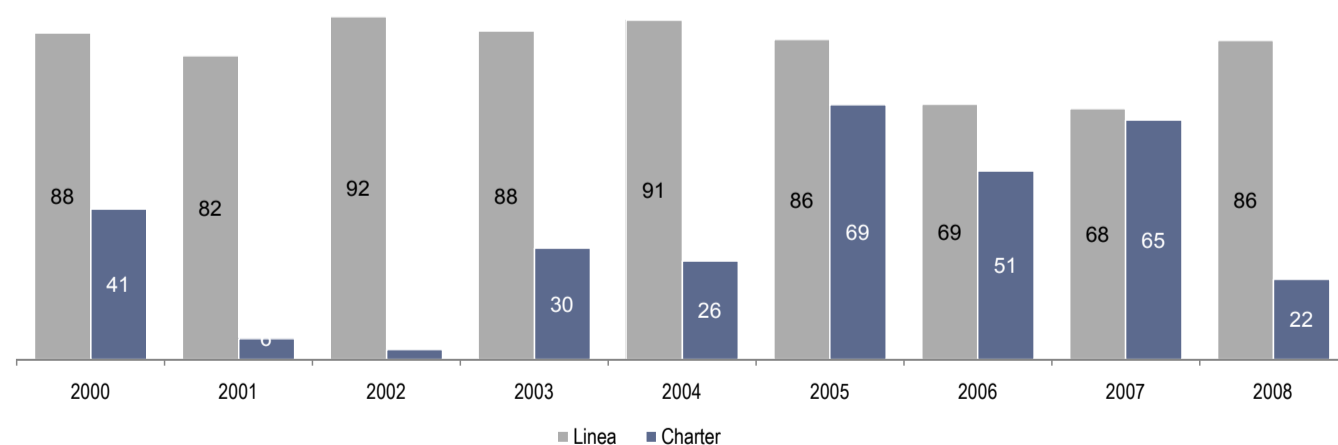
Il numero medio di passeggeri per movimento per il nazionale evidenzia un andamento regolare, attestandosi a 96 passeggeri nel 2008; il numero medio per i movimenti internazionali invece evidenzia un forte decremento a partire dal 2006.



Tab.S.8.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

| Anno | LINEA | CHARTER |
|------|-------|---------|
| 2000 | 88    | 41      |
| 2001 | 82    | 6       |
| 2002 | 92    | 3       |
| 2003 | 88    | 30      |
| 2004 | 91    | 26      |
| 2005 | 86    | 69      |
| 2006 | 69    | 51      |
| 2007 | 68    | 65      |
| 2008 | 86    | 22      |
| CAGR | -0,3% | -7,6%   |

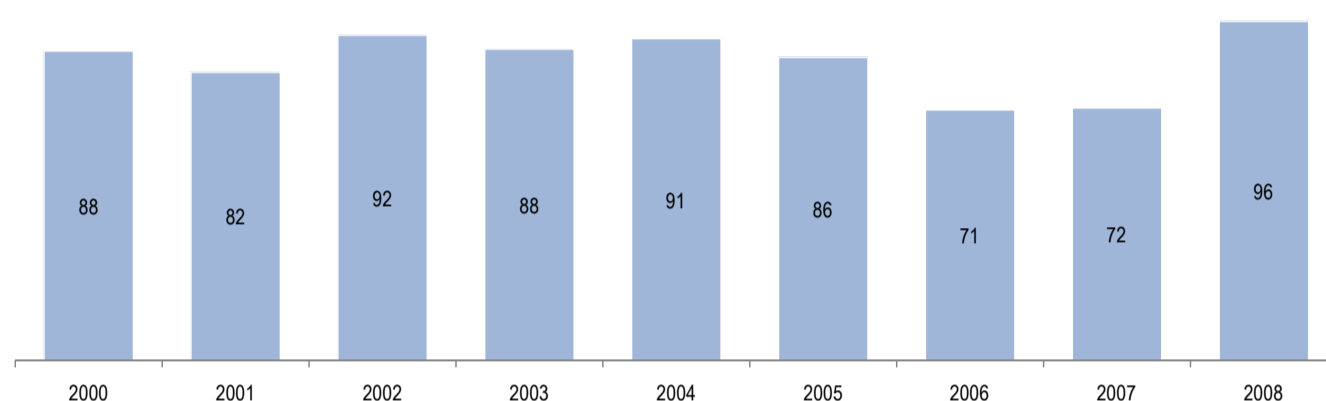
Il numero di passeggeri per volo charter è basso poiché, ad eccezione del 2008, il traffico è stato prevalentemente a carattere nazionale.



Tab.S82.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Il numero di passeggeri medi per volo di linea nazionale è del tutto allineato all'evoluzione descritta per il traffico nazionale.

| Anno | LINEA Naz |
|------|-----------|
| 2000 | 88        |
| 2001 | 82        |
| 2002 | 92        |
| 2003 | 88        |
| 2004 | 91        |
| 2005 | 86        |
| 2006 | 71        |
| 2007 | 72        |
| 2008 | 96        |
| CAGR | 1,1%      |

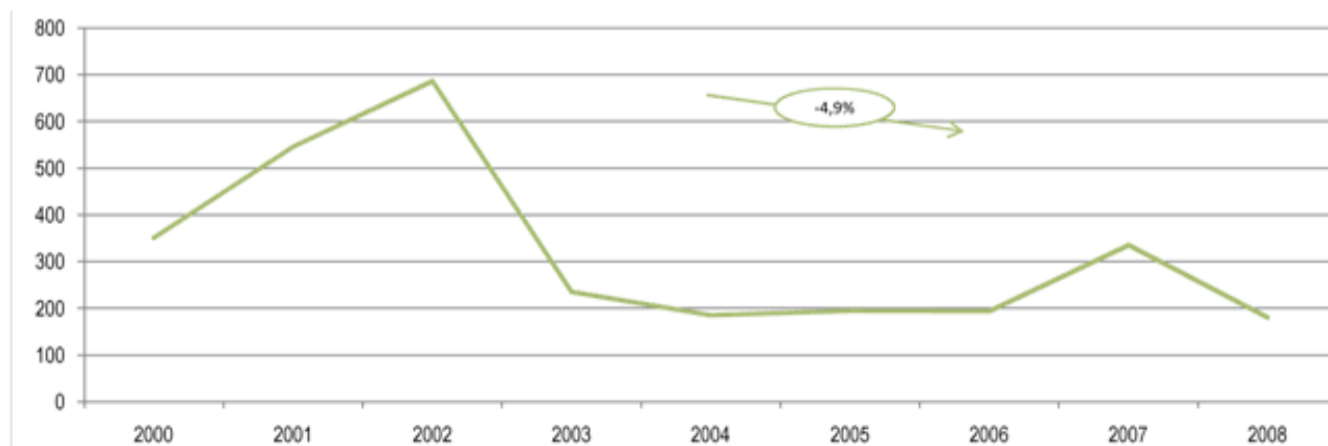


Tab.S.8.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

Il traffico cargo registra una tendenza negativa, a meno di due riprese nel 2001, 2002 e 2005 (+55,4%, +25,7% e 5,4%), con un CAGR pari a -8,0%.

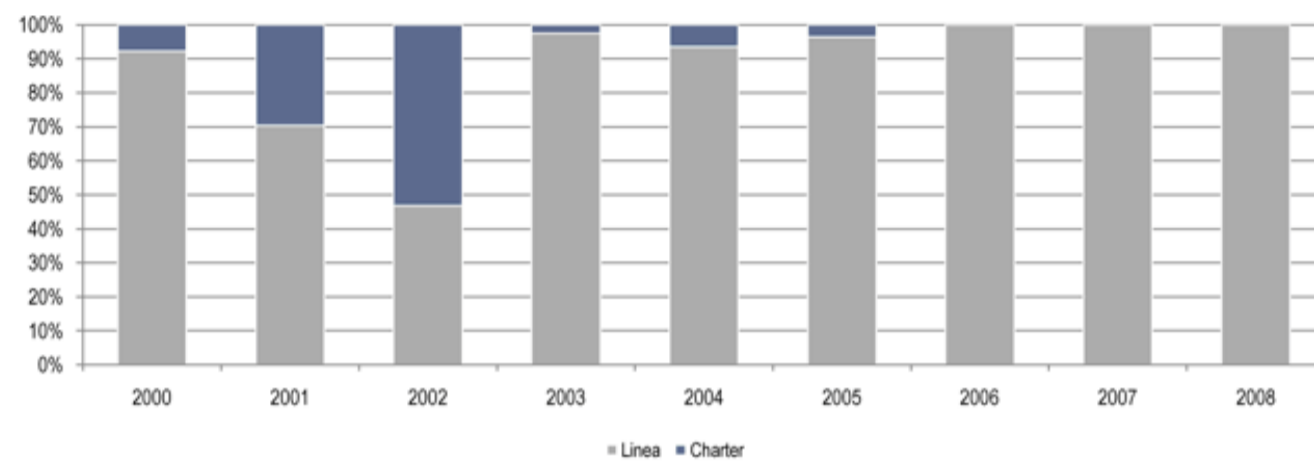
| Anno | TONS  | Δ%     |
|------|-------|--------|
| 2000 | 351   |        |
| 2001 | 546   | 55,4%  |
| 2002 | 686   | 25,7%  |
| 2003 | 235   | -65,7% |
| 2004 | 185   | -21,3% |
| 2005 | 195   | 5,4%   |
| 2006 | 194   | -0,5%  |
| 2007 | 335   | 72,7%  |
| 2008 | 180   | -46,3% |
| CAGR | -8,0% |        |



Tab.S.8.7.10 Cargo (Tons) 2000-2008

| Anno | Linea  | Charter |
|------|--------|---------|
| 2000 | 92,2%  | 7,8%    |
| 2001 | 70,4%  | 29,6%   |
| 2002 | 46,8%  | 53,2%   |
| 2003 | 97,4%  | 2,6%    |
| 2004 | 93,5%  | 6,5%    |
| 2005 | 96,4%  | 3,6%    |
| 2006 | 100,0% | 0,0%    |
| 2007 | 100,0% | 0,0%    |
| 2008 | 100,0% | 0,0%    |

Il traffico cargo ha utilizzato voli charter per una percentuale considerevole solo nel 2001 e 2002, con il 29,6% ed il 53,2% rispettivamente.

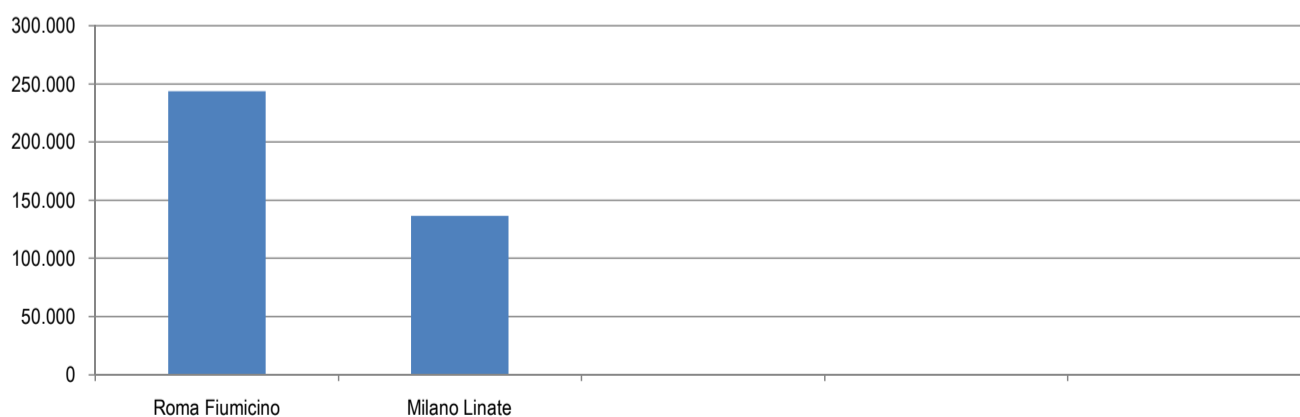


Tab.S.8.7.11 Tipologia di volo cargo (Tons) 2000-2008

| Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi |      |      |      |      |      |      |       |      |
|---|------|------|------|------|------|------|-------|------|
|   | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006  | 2007 |
| Spagna  |      |      |      |      |      |      | 2.057 |      |
| Repubblica Ceca   |      |      |      |      |      |      | 1.819 |      |

### Principali O-D

Il traffico internazionale rappresenta solo una piccola parte, con la Spagna e la Repubblica Ceca che rappresentano i due paesi esteri maggiormente serviti nel 2006.



Tab.S.8.7.12 Principali O/D passeggeri 2008

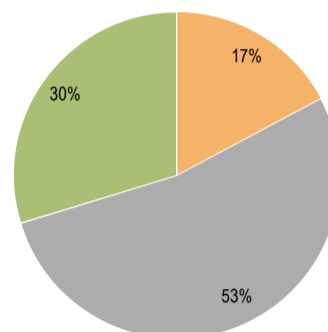
Le tratte maggiormente sviluppate hanno collegato Reggio Calabria con Roma Fiumicino (53%) e Milano Linate (30%).

| Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte: |      |      |      |         |        |         |         |         |         |
|---|------|------|------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|
|   | 2000 | 2001 | 2002 | 2003    | 2004   | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    |
| Altro   |      |      |      |         |        |         |         |         | 78.876  |
| Roma Fiumicino  |      |      |      | 251.301 | 88.878 | 189.182 | 240.573 | 222.747 | 243.509 |
| Milano Linate   |      |      |      | 142.589 | 55.346 | 188.223 | 198.313 | 186.447 | 136.433 |

Nota: nei dati forniti da Enac non sono riportate le tratte con meno di 20.000 passeggeri annui, operate da una sola Compagnia Aerea e soggette ad Oneri di Servizio Pubblico.



- Altro
- Roma Fiumicino
- Milano Linate



Tab.S.8.7.13 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008



| Passeggeri |                | 2000           | 2001           | 2002           | 2003           | 2004           | 2005           | 2006           | 2007           | 2008           |
|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Linea      | Internazionale | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | 15.976         | 14.388         | 10.421         |
|            |                |                |                |                |                |                |                |                | -9,9%          | -27,6%         |
|            | Nazionale      | 535.264        | 480.287        | 457.862        | 437.931        | 281.992        | 374.110        | 557.435        | 530.071        | 457.449        |
|            |                | -10,3%         | -4,7%          | -4,4%          | -35,6%         | 32,7%          | 49,0%          | -4,9%          | -13,7%         |                |
|            | <b>TOT</b>     | <b>535.264</b> | <b>480.287</b> | <b>457.862</b> | <b>437.931</b> | <b>281.992</b> | <b>374.110</b> | <b>573.411</b> | <b>544.459</b> | <b>467.870</b> |
|            |                |                | -10,3%         | -4,7%          | -4,4%          | -35,6%         | 32,7%          | 53,3%          | -5,0%          | -14,1%         |
| Charter    | Internazionale | 751            | 368            | 258            | 406            | 319            | 5.069          | 1.535          | 174            | 19.796         |
|            |                |                | -51,0%         | -29,9%         | 57,4%          | -21,4%         | 1489,0%        | -69,7%         | -88,7%         | 11277,0%       |
|            | Nazionale      | 1.479          | 492            | 664            | 1.966          | 1.111          | 2.618          | 1.869          | 2.795          | 1.369          |
|            |                | -66,7%         | 35,0%          | 196,1%         | -43,5%         | 135,6%         | -28,6%         | 49,5%          | -51,0%         |                |
|            | <b>TOT</b>     | <b>2.230</b>   | <b>860</b>     | <b>922</b>     | <b>2.372</b>   | <b>1.430</b>   | <b>7.687</b>   | <b>3.404</b>   | <b>2.969</b>   | <b>21.165</b>  |
|            |                |                | -61,4%         | 7,2%           | 157,3%         | -39,7%         | 437,6%         | -55,7%         | -12,8%         | 612,9%         |
| Aerotaxi   | Internazionale | 46             | 18             | 16             | 75             | 140            | 187            | 96             | 0              | 1.540          |
|            |                |                | -60,9%         | -11,1%         | 368,8%         | 86,7%          | 33,6%          | -48,7%         | -100,0%        |                |
|            | Nazionale      | 238            | 168            | 339            | 721            | 682            | 846            | 1.104          | 1.702          | 727            |
|            |                | -29,4%         | 101,8%         | 112,7%         | -5,4%          | 24,0%          | 30,5%          | 54,2%          | -57,3%         |                |
|            | <b>TOT</b>     | <b>284</b>     | <b>186</b>     | <b>355</b>     | <b>796</b>     | <b>822</b>     | <b>1.033</b>   | <b>1.200</b>   | <b>1.702</b>   | <b>2.267</b>   |
|            |                |                | -34,5%         | 90,9%          | 124,2%         | 3,3%           | 25,7%          | 16,2%          | 41,8%          | 33,2%          |
| Generale   | Internazionale |                | 69             | 81             | 107            | 88             |                |                |                |                |
|            |                |                |                | 17,4%          | 32,1%          | -17,8%         |                |                |                |                |
|            | Nazionale      |                | 1.104          | 852            | 1096           | 641            |                |                |                |                |
|            |                |                | -22,8%         | 28,6%          | -41,5%         |                |                |                |                |                |
|            | <b>TOT</b>     |                | <b>1.173</b>   | <b>933</b>     | <b>1.203</b>   | <b>729</b>     |                | <b>657</b>     | <b>1.430</b>   | <b>1.139</b>   |
|            |                |                | -20,5%         | 28,9%          | -39,4%         | -100,0%        |                | 117,7%         | -20,3%         |                |
| TOT        | Internazionale | 797            | 455            | 355            | 588            | 547            | 5.256          | 17.607         | 14.562         | 31.757         |
|            |                |                | -42,9%         | -22,0%         | 65,6%          | -7,0%          | 860,9%         | 235,0%         | -17,3%         | 118,1%         |
|            | Nazionale      | 536.981        | 482.051        | 459.717        | 441.714        | 284.426        | 377.574        | 560.408        | 534.568        | 459.545        |
|            |                | -10,2%         | -4,6%          | -3,9%          | -35,6%         | 32,7%          | 48,4%          | -4,6%          | -14,0%         |                |
|            | <b>TOT</b>     | <b>537.778</b> | <b>482.506</b> | <b>460.072</b> | <b>442.302</b> | <b>284.973</b> | <b>382.830</b> | <b>578.672</b> | <b>550.560</b> | <b>492.441</b> |
|            |                |                | -10,3%         | -4,6%          | -3,9%          | -35,6%         | 34,3%          | 51,2%          | -4,9%          | -10,6%         |

| Movimenti |                | 2000         | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006          | 2007          | 2008         |
|-----------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------|
| Linea     | Internazionale | -            | 8            | 0            | 0            | 0            | 0            | 511           | 671           | 697          |
|           |                |              |              |              |              |              |              |               | 31,3%         | 3,9%         |
|           | Nazionale      | 6.083        | 5.862        | 4.953        | 4.950        | 3.084        | 4.339        | 7.826         | 7.381         | 4.747        |
|           |                | -3,6%        | -15,5%       | -0,1%        | -37,7%       | 40,7%        | 80,4%        | -5,7%         | -35,7%        |              |
|           | <b>TOT</b>     | <b>6.083</b> | <b>5.870</b> | <b>4.953</b> | <b>4.950</b> | <b>3.084</b> | <b>4.339</b> | <b>8.337</b>  | <b>8.052</b>  | <b>5.444</b> |
|           |                |              | -3,5%        | -15,6%       | -0,1%        | -37,7%       | 40,7%        | 92,1%         | -3,4%         | -32,4%       |
| Charter   | Internazionale | 7            | 7            | 2            | 7            | 14           | 58           | 17            | 4             | 934          |
|           |                |              | 0,0%         | -71,4%       | 250,0%       | 100,0%       | 314,3%       | -70,7%        | -76,5%        | 23250,0%     |
|           | Nazionale      | 48           | 147          | 352          | 72           | 40           | 54           | 50            | 42            | 45           |
|           |                | 206,3%       | 139,5%       | -79,5%       | -44,4%       | 35,0%        | -7,4%        | -16,0%        | 7,1%          |              |
|           | <b>TOT</b>     | <b>55</b>    | <b>154</b>   | <b>354</b>   | <b>79</b>    | <b>54</b>    | <b>112</b>   | <b>67</b>     | <b>46</b>     | <b>979</b>   |
|           |                |              | 180,0%       | 129,9%       | -77,7%       | -31,6%       | 107,4%       | -40,2%        | -31,3%        | 2028,3%      |
| Aerotaxi  | Internazionale | 15           | 6            | 8            | 29           | 21           | 66           | 58            | -             | 423          |
|           |                |              | -60,0%       | 33,3%        | 262,5%       | -27,6%       | 214,3%       | -12,1%        | -100,0%       |              |
|           | Nazionale      | 106          | 105          | 205          | 394          | 397          | 636          | 659           | 517           | 314          |
|           |                | -0,9%        | 95,2%        | 92,2%        | 0,8%         | 60,2%        | 3,6%         | -21,5%        | -39,3%        |              |
|           | <b>TOT</b>     | <b>121</b>   | <b>111</b>   | <b>213</b>   | <b>423</b>   | <b>418</b>   | <b>702</b>   | <b>717</b>    | <b>517</b>    | <b>737</b>   |
|           |                |              | -8,3%        | 91,9%        | 98,6%        | -1,2%        | 67,9%        | 2,1%          | -27,9%        | 42,6%        |
| Generale  | Internazionale |              | 91           | 105          | 133          | 132          |              |               |               |              |
|           |                |              |              | 15,4%        | 26,7%        | -0,8%        |              |               |               |              |
|           | Nazionale      |              | 2.232        | 2.167        | 2.056        | 1.854        |              |               |               |              |
|           |                |              | -2,9%        | -5,1%        | -9,8%        |              |              |               |               |              |
|           | <b>TOT</b>     |              | <b>2.323</b> | <b>2.272</b> | <b>2.189</b> | <b>1.986</b> | <b>1.782</b> | <b>2.334</b>  | <b>2.338</b>  | <b>2.266</b> |
|           |                |              | -2,2%        | -3,7%        | -9,3%        | -10,3%       | 31,0%        | 0,2%          | -3,1%         |              |
| TOT       | Internazionale | 22           | 112          | 115          | 169          | 167          | 124          | 586           | 675           | 2.054        |
|           |                |              | 409,1%       | 2,7%         | 47,0%        | -1,2%        | -25,7%       | 372,6%        | 15,2%         | 204,3%       |
|           | Nazionale      | 6.237        | 8.346        | 7.677        | 7.472        | 5.375        | 5.029        | 8.535         | 7.940         | 5.106        |
|           |                | 33,8%        | -8,0%        | -2,7%        | -28,1%       | -6,4%        | 69,7%        | -7,0%         | -35,7%        |              |
|           | <b>TOT</b>     | <b>6.259</b> | <b>8.458</b> | <b>7.792</b> | <b>7.641</b> | <b>5.542</b> | <b>6.935</b> | <b>11.455</b> | <b>10.953</b> | <b>9.426</b> |
|           |                |              | 35,1%        | -7,9%        | -1,9%        | -27,5%       | 25,1%        | 65,2%         | -4,4%         | -13,9%       |

| Cargo (Tons) |                | 2000       | 2001       | 2002       | 2003       | 2004       | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       |
|--------------|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Linea        | Internazionale | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 1          | 0          | 0          |
|              |                |            |            |            |            |            |            |            | -100,0%    |            |
|              | Nazionale      | 324        | 384        | 321        | 229        | 173        | 188        | 193        | 335        | 180        |
|              |                | 18,8%      | -16,5%     | -28,7%     | -24,5%     | 8,7%       | 2,7%       | 73,6%      | -46,3%     |            |
|              | <b>TOT</b>     | <b>324</b> | <b>384</b> | <b>321</b> | <b>229</b> | <b>173</b> | <b>188</b> | <b>194</b> | <b>335</b> | <b>180</b> |
|              |                |            | 18,8%      | -16,5%     | -28,7%     | -24,5%     | 8,7%       | 3,2%       | 72,7%      | -46,3%     |
| Charter      | Internazionale | -          | 18         | -          | -          | 12         | 0          | 0          | 0          | 0          |
|              |                |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
|              | Nazionale      | 27         | 143        | 365        | 6          | 0          | 7          | 0          | 0          | 0          |
|              |                | 422,5%     | 154,7%     | -98,4%     | -100,0%    |            | -100,0%    |            |            |            |
|              | <b>TOT</b>     | <b>27</b>  | <b>161</b> | <b>365</b> | <b>6</b>   | <b>12</b>  | <b>7</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>   | <b>0</b>   |
|              |                |            | 488,2%     | 126,3%     | -98,4%     | 100,0%     | -41,7%     | -100,0%    | #DIV/0!    | #DIV/0!    |
|              | Internazionale | 0          | 18         | 0          | 0          | 12         | 0          | 1          | 0          | 0          |
|              |                |            |            | -100,0%    |            |            | -100,0%    |            |            |            |
|              | Nazionale      | 351        | 528        | 686        | 235        | 173        | 195        | 193        | 335        | 180        |
|              |                | 50,3%      | 30,0%      | -65,7%     | -26,4%     | 12,7%      | -1,0%      | 73,6%      | -46,3%     |            |
|              | <b>TOT</b>     | <b>351</b> | <b>546</b> | <b>686</b> | <b>235</b> | <b>185</b> | <b>195</b> | <b>194</b> | <b>335</b> | <b>180</b> |
|              |                |            | 55,4%      | 25,7%      | -65,7%     | -21,3%     | 5,4%       | -0,5%      | 72,7%      | -46,3%     |

Tab.S.8.7.14 Allegato

## S.9 Aeroporto "Sant'Anna" di Crotona





# Sant' Anna Crotona



## SEDIME (ha)

area civile  
153

area militare  
2

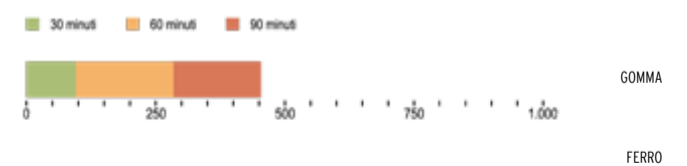
PISTE (num)  
1

TRAFFICO PAX 2008 (num)  
90.000

## RIPARTIZIONE PAX 2008



## BACINO DI UTENZA per fasce isocrone di accessibilità (migliaia di residenti)



## TERMINAL

superficie (mq)  
3.600

dotazione per passeggero (mq)  
48,6

## incidenza aree funzionali



## POSIZIONAMENTO E RUOLO

L'aeroporto Sant'Anna di Crotona ha registrato nel 2008 circa 90.000 passeggeri, con un calo del 16% rispetto all'anno precedente. Nel 2008 il traffico è stato esclusivamente di carattere nazionale, con Roma come destinazione prevalente, tratta soggetta ad Oneri di Servizio ed operata da una sola compagnia aerea. Nell'analisi del traffico di Crotona bisogna tener conto dell'utilizzo negli anni passati dello scalo da parte dei voli militari per il trasporto degli immigrati clandestini verso i centri di accoglienza cittadini. Lo scalo serve principalmente la provincia di Crotona, la fascia ionica del basso cosentino e parte della provincia di Catanzaro.

Per le ridotte dimensioni del bacino di traffico, dovute oltre che ad una rete stradale insufficiente anche alla bassa densità abitativa della zona, lo scalo di Crotona assume un ruolo di tipo locale, a servizio di un'area con una difficile orografia, periferica e poco infrastrutturata e non servita da un sistema di collegamento viario efficace.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'aeroporto è situato lungo la costa ionica calabrese, sull'altopiano di Isola Capo Rizzuto a circa 150 metri sul livello del mare, al centro del promontorio che separa il golfo di Taranto dal golfo di Squillace. È collocato lungo la Strada Statale 106 Jonica, circa 15km a sud della città di Crotona, e ricade nel comune di Isola Capo Rizzuto. Dista da Catanzaro 55 Km, 60 Km da Rossano e da S. Giovanni in Fiore. Il sedime ha un'estensione di 155Ha.

## ACCESSIBILITA' E SOSTA

L'aeroporto è accessibile dalla S.S. 106 Jonica sia provenendo da Crotona che, in direzione opposta da Catanzaro, attraverso apposito svincolo. È previsto il miglioramento della viabilità interna e SS106-Aerostazione.

## STATO ATTUALE AEROPORTO E PROGETTI IN CORSO

La costruzione della nuova aerostazione Pitagora ha rappresentato il primo grande intervento di ammodernamento dell'aeroporto S. Anna, seguito dai lavori del nuovo piazzale sosta aeromobili e della messa a norma delle superfici di sicurezza della pista (Strip e Resa).

Sono quasi terminati i lavori per la costruzione della nuova torre di controllo. È in corso l'appalto del prolungamento della pista di volo (1° lotto) che verrà portata dagli attuali 2.000 a 3.000 metri. Nel programma A.P.Q. 2007-2013 dell' Aeroporto di Crotona sono previsti inoltre l'installazione del sistema I.L.S., per l'atterraggio strumentale, l'ampliamento della vecchia aerostazione, la nuova viabilità e lo svincolo sulla Strada Statale 106, l'ampliamento dei parcheggi per le automobili, oltre ad altri interventi accessori, per un investimento di ulteriori 20 milioni di euro.

## TERMINAL PASSEGGERI

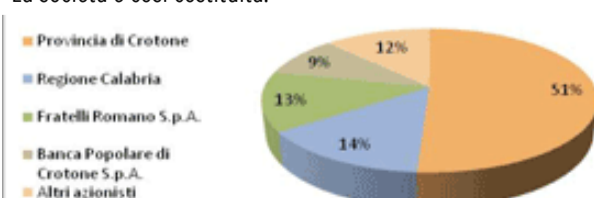
Il Terminal Passeggeri "Pitagora", inaugurato nel 2003, è strutturato per un traffico di 250.000 passeggeri/anno. La sua superficie lorda è di circa mq. 3.600 mq. È costruita su due piani; il piano terra di 1.800 mq ospita un bar, autonoleggi, rivendita giornali con altre attività commerciali, una hall centrale, sala arrivi e lost&found, sala partenze con 3 gates, 6 banchi check-in, una biglietteria ed ufficio informazioni, un ambulatorio medico oltre ad altri locali adibiti al servizio passeggeri; il 1° piano, di circa mq. 1.800, comprende invece gli uffici della Società di Gestione, dell'ENAC e delle compagnie aeree, una parte degli esercizi commerciali, un ristorante ed una sala congressi per circa 100 posti. La dotazione di Superficie lorda a passeggero risulta pari a 48,6 mq/pax, in linea con la media nazionale.

## INFRASTRUTTURE AIRSIDE

La pista di volo è lunga 2000 metri ed orientata in direzione quasi Nord-Sud, è realizzata in conglomerato bituminoso con l'Apron situato ad Ovest della pista in posizione baricentrica, quest'ultimo è diviso in due aree e può ospitare sette aeromobili. L'orografia nei dintorni del sedime non crea problemi alla navigazione aerea, gli unici ostacoli sono localizzati a Sud-Est della pista e consistono in una serie di elementi verticali artificiali che forano le superfici di limitazione ostacolo.

## GESTIONE AEROPORTUALE

L'Aeroporto è gestito dalla Società Aeroporto "S. Anna" S.p.A. in regime di gestione parziale. La società è così costituita:



## S.9.2.1 Inquadramento territoriale



### LEGENDA

- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Altre infrastrutture aeroportuali
- Infrastruttura portuale
- Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)
- An Autostrada per mobilità nazionale
- Casello autostradale
- Xn Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce
- Strada principale
- Linea - stazione ferroviaria
- Corso d'acqua



### Inquadramento territoriale

L'aeroporto è situato lungo la costa ionica calabrese, sull'altopiano di Isola Capo Rizzuto a circa 150 metri sul livello del mare, al centro del promontorio che separa il golfo di Taranto dal golfo di Squillace. È collocato lungo la Strada Statale 106 Jonica, circa 15km a sud della città di Crotone, e ricade nel comune di Isola Capo Rizzuto. Dista da Catanzaro 55 Km, 60 Km da Rossano e da S. Giovanni in Fiore.

L'aeroporto è accessibile dalla S.S. 106 Jonica sia provenendo da Crotone che, in direzione opposta da Catanzaro, attraverso apposito svincolo.



**LEGENDA**

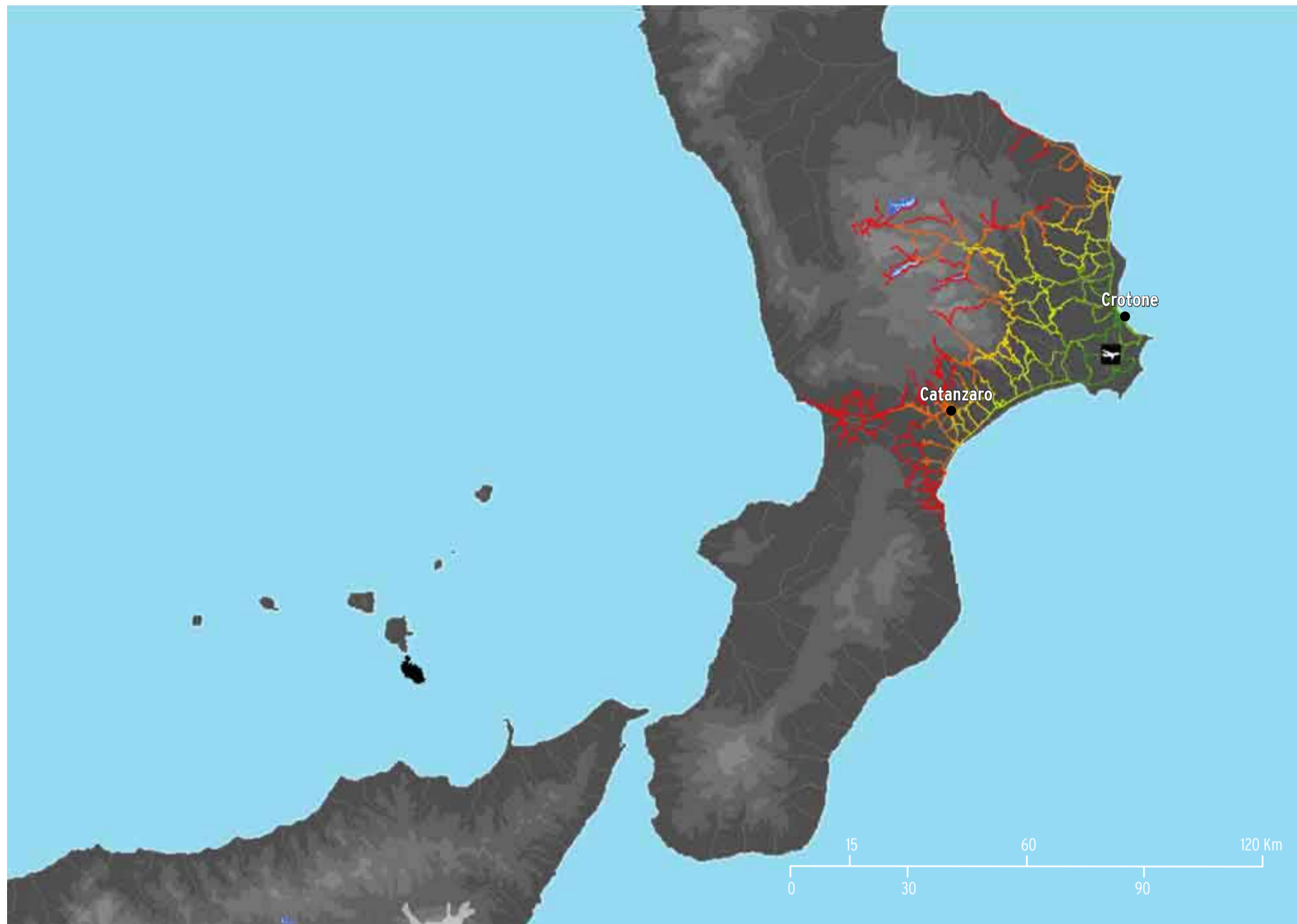
- Urbanizzato
- Aeroporto oggetto di studio
- Vincoli ambientali (SIC/ZPS, Rete Natura2000)
- Vincoli paesaggistici (Dlgs 42/2004)
- Vincoli archeologici (Dlgs 42/2004)
- Infrastrutture gomma
- Infrastrutture ferro
- Corso d'acqua
- Vincoli idrologici
- Vincoli inedificabilità della costa
- Possibile espansione aeroportuale

**Limiti e vincoli**

I vincoli presenti in questa zona sono di tipo ambientale e paesaggistico e si trovano sia nell'entroterra che nella zona costiera mentre le infrastrutture sono articolate lontane dal sedime aeroportuale che avrebbe tutte le possibilità per potersi ingrandire dato che l'unico limite, situato a est, è una strada provinciale che lo serve.

## S.9.3 Isocrone di accessibilità

### ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU GOMMA



#### LEGENDA ISOCRONE

- 0 - 15 mins
- 15 - 30 mins
- 30 - 45 mins
- 45 - 60 mins
- 60 - 75 mins
- 75 - 90 mins

#### LEGENDA RETI

- Autostrade
- S.S.V.
- Strade Statali
- - - Ferrovie



#### Modalità gomma

I sistemi montuosi dell'entroterra calabro e la totale assenza di un sistema autostradale afferente l'aeroporto di Crotona sono le principali cause della ridotta estensione delle isocrone mostrate nell'immagine.

Rispetto al totale dei residenti che possono raggiungere l'aerostazione in meno di 90', il 19% (circa 100.000) dista meno di 30', il 33% (circa 180.000) in un tempo che va da 30' a 60' e il 48% (circa 255.000) in un tempo che varia tra 60' e 90' (dati popolazione ISTAT 2008).

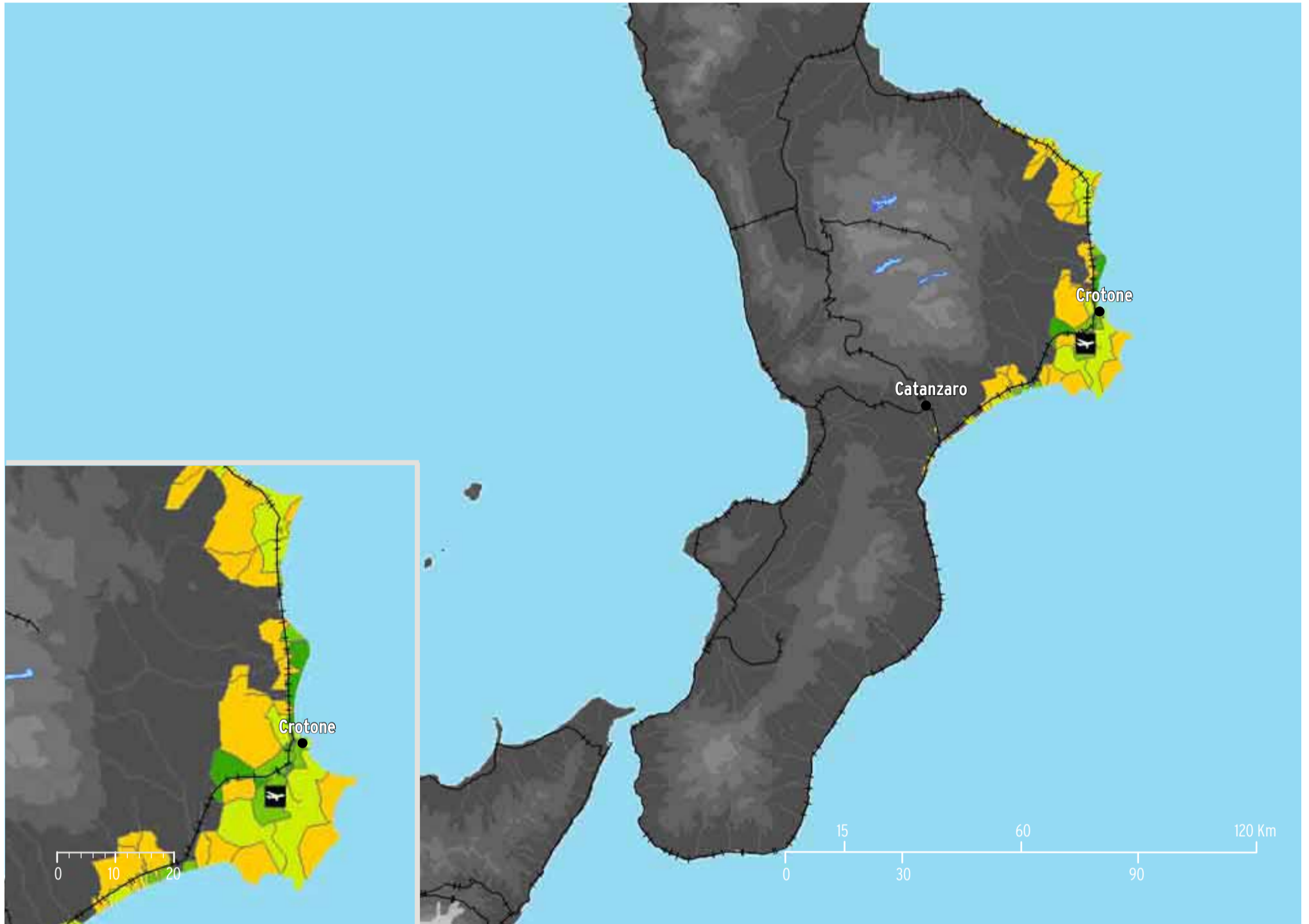
Nella prima macro-fascia (0-30') si calcolano circa 25.000 addetti (pari al 20%), nella seconda (30'-60') circa 45.000 (pari al 39%) e nella terza (60'-90') circa 45.000 (pari al 41%) (dato ISTAT 2001).

Le superfici territoriali riferite alle 3 macro-fasce sono:

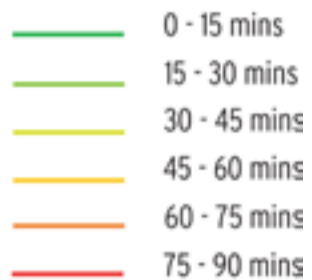
- circa 600 kmq (14%) per la prima (0-30');
- circa 1.200 kmq (27%) per la seconda (30'-60');
- circa 2.500 kmq (59%) per la terza (60'-90').



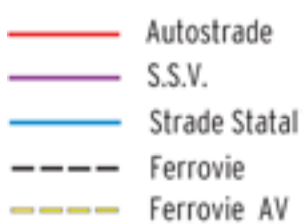
## ISOCRONE DI ACCESSIBILITA' SU FERRO



### LEGENDA ISOCRONE



### LEGENDA RETI



NB: Le stazioni ferroviarie individuate sono quelle raggiungibili dall'aeroporto in un tempo compreso tra 0 e 30 minuti, mentre l'accessibilità aeroportuale di tipo intermodale (ferro-gomma) viene misurata entro i 90 minuti complessivi.



### Modalità ferro

Nonostante non si siano rilevati collegamenti pubblici frequenti tra la stazione ferroviaria del capoluogo e l'aeroporto, si è comunque valutata l'accessibilità isocrona su ferro dello stesso.

A partire da questa stazione sono raggiungibili alcune delle località della costa Jonica calabrese e dell'entroterra; in trenta minuti si perviene a Botricello e Sellia Marina a Sud, Cirò Marina a Nord e Strongoli nell'entroterra. In sessanta minuti sono raggiungibili Catanzaro Lido e Copanello a Sud, Santa Severina, Cutro e Isola di Capo Rizzato nell'entroterra e Mirto Crocia sulla costa settentrionale.

Possono raggiungere la stazione di riferimento in meno di 30' circa 90.000 residenti (pari al 34%, di cui 60.000 a Crotona), mentre impiegano un tempo compreso tra i 30' e i 60' circa 170.000 residenti (pari al 66%) (dato popolazione ISTAT 2008).

Il dato relativo agli addetti (ISTAT 2001) è del tutto analogo: il 34% (pari a circa 22.000 unità) può raggiungere la stazione in meno di mezz'ora ed il restante 66% (circa 45.000) in un tempo compreso tra la mezz'ora e l'ora.

La prima macro-fascia ricopre una superficie di circa 370 kmq (pari al 29%) e la seconda di oltre 900 kmq (pari al 71%).

## S.9.4 Stato attuale dell'aeroporto



### AEROPORTO "SANT'ANNA" DI CROTONE (LIBC)

---

**AREA PIAZZALE (mq)**  
52.000

**AREA TERMINAL (mq)**  
3.600

**GATES**  
3

**STAND TOTALI**  
7

**LOADING BRIDGE**

**STAND AVIAZIONE GENERALE**  
--

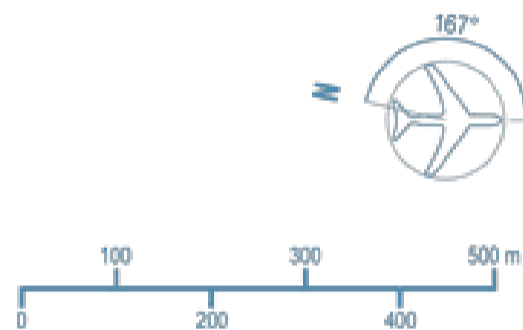
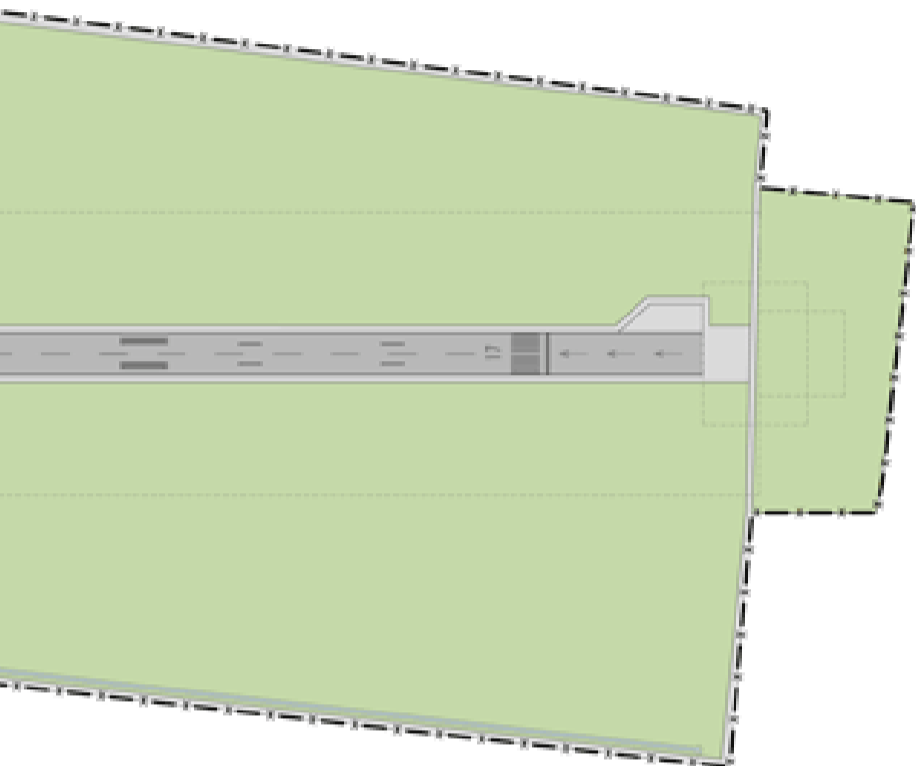
**PARCHEGGI**  
100

**PISTA 1**

**LUNGHEZZA 17 (m)**  
2.000

**LUNGHEZZA 35 (m)**  
2.000

**LARGHEZZA (m)**  
45



*Stato attuale dell'aeroporto*

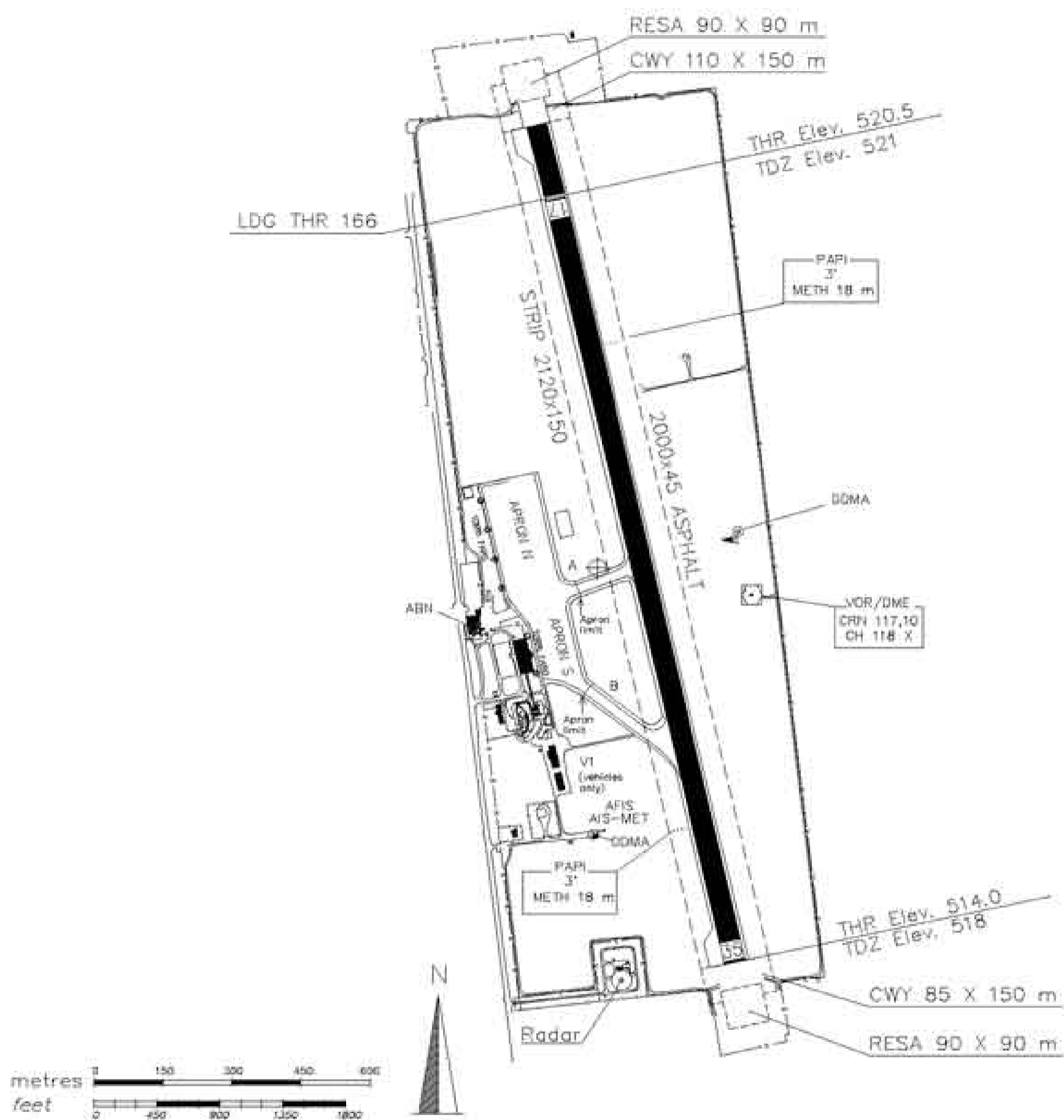
| PISTA  | TORA | TODA | ASDA | LDA  |
|--------|------|------|------|------|
|        | m    | m    | m    | m    |
| RWY 17 | 2000 | 2085 | 2000 | 1834 |
| RWY 35 | 2000 | 2110 | 2000 | 2000 |

**Tab.S.9.4.1** *Caratteristiche delle piste*

**LEGENDA**

- ① Pista di volo
- ② Piazzale aeromobili e vie di rullaggio
- ③ TWR
- ④ Aerostazione passeggeri
- ⑤ VVF
- ⑥ Hangar aeromobili
- ⑦ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto
- ⑧ Area militare

## S.9.5 Infrastrutture airside



Layout tratto dall' Aerodrome Chart

| 1.4.1   | PISTE   | THR | Coord. THR                      | QFU  | TORA | TODA | ASDA | LDA  | SWY | CWY       | RESA    | STRIP      | Largh. | THR Elev. | Pav.           |
|---------|---------|-----|---------------------------------|------|------|------|------|------|-----|-----------|---------|------------|--------|-----------|----------------|
|         |         |     | WGS84-DMS                       |      | m    | m    | m    | m    | m   | m x m     | m x m   | m x m      |        | m         |                |
| 1.4.1.1 | Pista 1 | 17  | 39°00'16.55"N<br>017°04'41.91"E | 167° | 2000 | 2085 | 2000 | 1834 | -   | 85 x 150  | 90 x 90 | 2120 x 150 | 45     | 158.65    | LCN 90<br>asph |
|         |         | 35  | 38°59'18.19"N<br>017°04'56.63"E | 347° | 2000 | 2110 | 2000 | 2000 | -   | 110 x 150 | 91 x 90 | 2121 x 150 | 45     | 156.67    |                |

Tab.S.9.5.1 Caratteristiche fisiche delle piste

| 1.4.2   | CLASSE APT       |    |
|---------|------------------|----|
| 1.4.2.1 | Classe ICAO      | 4C |
| 1.4.2.2 | Antincendio ICAO | 6  |

| 1.4.3   | APRON      | Superficie     | Resistenza                                 | Stand   |     |           |      |
|---------|------------|----------------|--|---------|-----|-----------|------|
|         |            | mq             |  | n.      | man | classe/AM | lim. |
| 1.4.3.1 | Apron Nord | 17600<br>18370 | PCN 44/F/B/X/T asph<br>PCN 47/R/B/X/T conc | 4 5 6 7 | SM  | D         | -    |
| 1.4.3.2 | Apron Sud  | 15900          | PCN 53/F/B/X/T                             | 1 2 3   | SM  | C         | -    |

| 1.4.4   | TAXIWAY | Larghezza | Resistenza | Lim.             |
|---------|---------|-----------|------------|------------------|
|         |         | m         |            |                  |
| 1.4.4.1 | A       | 23        | LCN 90     | -                |
| 1.4.4.2 | B       | 23        | LCN 90     | Max WingSpan 36m |

| 1.4.5   | RADIOASSITENZE | ID  |
|---------|----------------|-----|
| 1.4.5.1 | VORTAC         | CDC |
| 1.4.5.2 | VOR/DME        | CRN |
| 1.4.5.3 | DVOR/DME       | LMT |

| 1.4.6   | CAPACITA' |
|---------|-----------|
| 1.4.6.1 | --        |

Tab.S.9.5.2 Dati infrastrutture airside

### Piste e aree di sicurezza

L'Aeroporto di Crotone S. Anna si compone di una pista di volo avente identificativo 17-35 con orientamento quasi Nord-Sud realizzata in conglomerato bituminoso, l'Apron si trova ad Ovest in posizione centrale rispetto alla pista ed è collegato ad essa attraverso due taxiway che connettono in pista in posizione centrale. La soglia di atterraggio in testata 17 è decalata di 166m.

### Piazzale aeromobili

Il piazzale di sosta può ospitare sette aeromobili ed è diviso in due aree: l'Apron Nord è realizzato parte in pavimentazione flessibile (17600mq) e parte in pavimentazione rigida (18730mq), su di esso sono previste quattro piazzole di sosta che movimentano in self. L'Apron Sud è realizzato in pavimentazione flessibile ed ha un'area di circa 16000mq con tre piazzole di sosta in self.

Tutto l'Apron Nord è percorso dalla Apron-Taxiway U parallela alla pista di volo, mentre l'Apron Sud è percorso dall'Apron-Taxiway T (percorribile da aeromobili con apertura alare massima pari a 36m).

### Vie di rullaggio

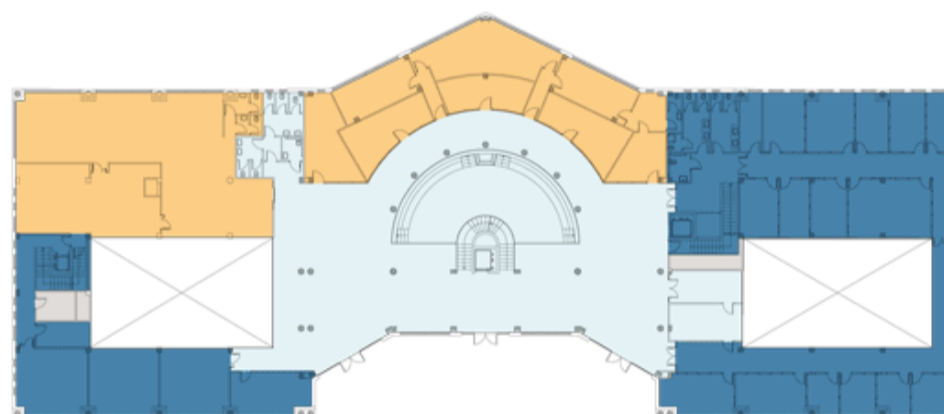
Il sistema di rullaggio vede l'Apron connesso alla pista di volo da due taxiway: A e B con quest'ultima percorribile da aeromobili con apertura alare massima pari a 36m. Entrambe connettono in posizione centrale rispetto alla pista ma su entrambe le testate sono installate piazzole per backtrack, dal lato Ovest della pista.

# S.9.6 Terminal passeggeri

## SISTEMI FUNZIONALI



Sistemi funzionali, Pianta piano terra



Sistemi funzionali, Pianta piano primo



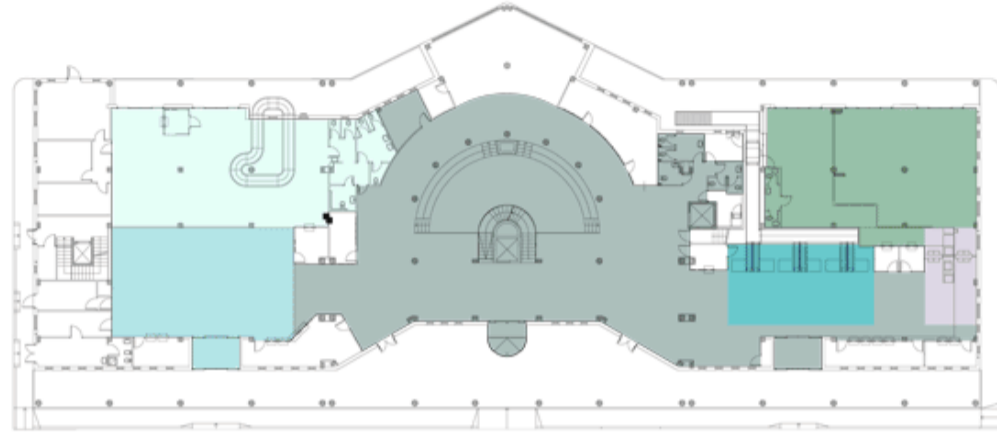
### SUPERFICI SISTEMI FUNZIONALI

|   |    |      |
|---|----|------|
| Area passeggeri                                 | mq | 1935 |
| Concessioni, aree commerciali e spazi compagnie | mq | 685  |
| Bhs, trattamento bagagli                        | mq | 100  |
| Uffici società di gestione, aree non operative  | mq | 800  |
| Spazi tecnici ,impianti                         | mq | 50   |

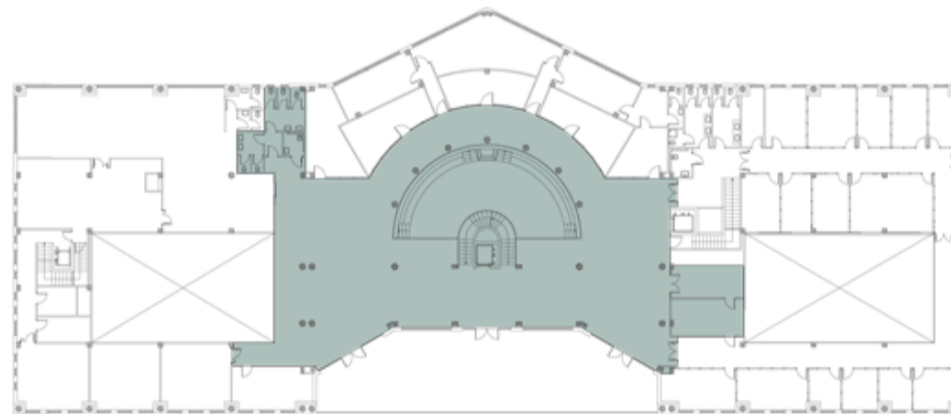
### LEGENDA

- Flussi airside - Schengen
- Flussi airside - Extra Schengen
- Flussi landside

## SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI



*Sottosistemi, Pianta piano terra*



*Sottosistemi, Pianta piano primo*

### SUPERFICI SOTTOSISTEMI AREE PASSEGGERI

|                          |    |      |
|--------------------------|----|------|
| Hall partenze            | mq | 1260 |
| Area Check-in            | mq | 85   |
| Area Varchi di Sicurezza | mq | 35   |
| Sale imbarco             | mq | 200  |
| Hall arrivi              | mq | 150  |
| Sale riconsegna bagagli  | mq | 210  |

## LIVELLI DI SERVIZIO AREE PASSEGGERI

### LEGENDA

|   |
|---|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #92d050; border: 1px solid black;"></span> A |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ffff99; border: 1px solid black;"></span> B |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #99e6e6; border: 1px solid black;"></span> C |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ffcc00; border: 1px solid black;"></span> D |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ff6666; border: 1px solid black;"></span> E |

|  |                           |     |
|--|---------------------------|-----|
| 1_Hall partenze                            | mq fabbisogno             | 110 |
|  | mq presenti               | 980 |
|  | mq differenza             | 870 |
| 2_Check-in                                 | mq accodamento fabbisogno | 49  |
|  | mq presenti               | 55  |
|  | mq differenza             | 6   |
|  | n° check-in fabbisogno    | 2   |
|  | n° check-in presenti      | 6   |
| 3_Controlli di sicurezza                   | n° differenza             | 4   |
|  | mq accodamento fabbisogno | 0   |
|  | mq presenti               | 20  |
|  | mq differenza             | 20  |
|  | n° varchi fabbisogno      | 1   |
| 4_Controllo passaporti OUT                 | n° presenti               | 2   |
|  | n° differenza             | 1   |
|  | mq accodamento fabbisogno | 11  |
|  | mq presenti               | 10  |
|  | mq differenza             | -1  |
| 5_Sala imbarchi Schengen ed extra Schengen | n° postazioni fabbisogno  | 0   |
|  | n° presenti               | 1   |
|  | n° differenza             | 1   |
|  | mq fabbisogno             | 133 |
|  | mq presenti               | 160 |
| A_Sala imbarchi Schengen                   | mq differenza             | 27  |
|  | n° gates fabbisogno       | 1   |
|  | n° presenti               | 3   |
|  | n° differenza             | 2   |
|  | mq fabbisogno             | 133 |
| B_Sala imbarchi extra Schengen             | mq presenti               | 105 |
|  | mq differenza             | -28 |
|  | n° gates fabbisogno       | 1   |
|  | n° presenti               | 2   |
|  | n° differenza             | 1   |
| 6_Controllo passaporti IN                  | mq fabbisogno             | 53  |
|  | mq presenti               | 55  |
|  | mq differenza             | 2   |
|  | n° gates fabbisogno       | 0   |
|  | n° presenti               | 1   |
| 7_Ritiro bagagli                           | n° differenza             | 1   |
|  | mq accodamento fabbisogno | 11  |
|  | mq presenti               | 10  |
|  | mq differenza             | -1  |
|  | n° postazioni fabbisogno  | 0   |
| 8_Hall arrivi                              | n° presenti               | 1   |
|  | n° differenza             | 1   |
|  | mq fabbisogno             | 79  |
|  | mq presenti               | 120 |
|  | mq differenza             | 41  |
|  | n° nastri fabbisogno      | 0   |
|  | n° presenti               | 0   |
|  | n° differenza             | 0   |
|  | mq fabbisogno             | 110 |
|  | mq presenti               | 145 |
|  | mq differenza             | 35  |

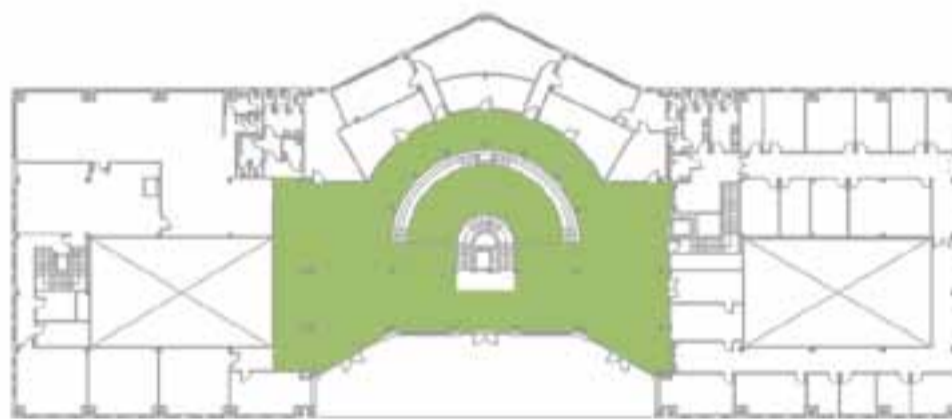
### SUPERFICI TOTALI

|             |    |      |
|-------------|----|------|
| Piano terra | mq | 1800 |
| Piano primo | mq | 1800 |
| Totale      | mq | 3600 |





*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano terra*



*Livelli di servizio aree passeggeri, Pianta piano primo*



## S.9.7 Traffico commerciale 2000-2008

### Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri, in diminuzione fino al 2002, ha registrato un forte impulso nel 2003, quando, grazie all'introduzione di nuovi collegamenti per Milano Malpensa, Linate e Parma ed all'aumento delle frequenze dei voli per Roma, è stata raggiunta quota 88 mila passeggeri (+242% rispetto al 2002), che, al netto di incrementi transitori nel 2004 e 2006-2007, risulta in linea con i valori attuali.

Il traffico passeggeri commerciale registrato nel 2009 è pari a 51.686 con una diminuzione del 42,1% rispetto al 2008 (dati relativi solo al traffico commerciale 2009 - pubblicazione ENAC, giugno 2010).

| Anno | PAX     | Δ%     |
|------|---------|--------|
| 2000 | 53.606  |        |
| 2001 | 38.360  | -28,4% |
| 2002 | 25.769  | -32,8% |
| 2003 | 88.306  | 242,7% |
| 2004 | 100.752 | 14,1%  |
| 2005 | 84.424  | -16,2% |
| 2006 | 104.421 | 23,7%  |
| 2007 | 106.122 | 1,6%   |
| 2008 | 92.586  | -12,8% |

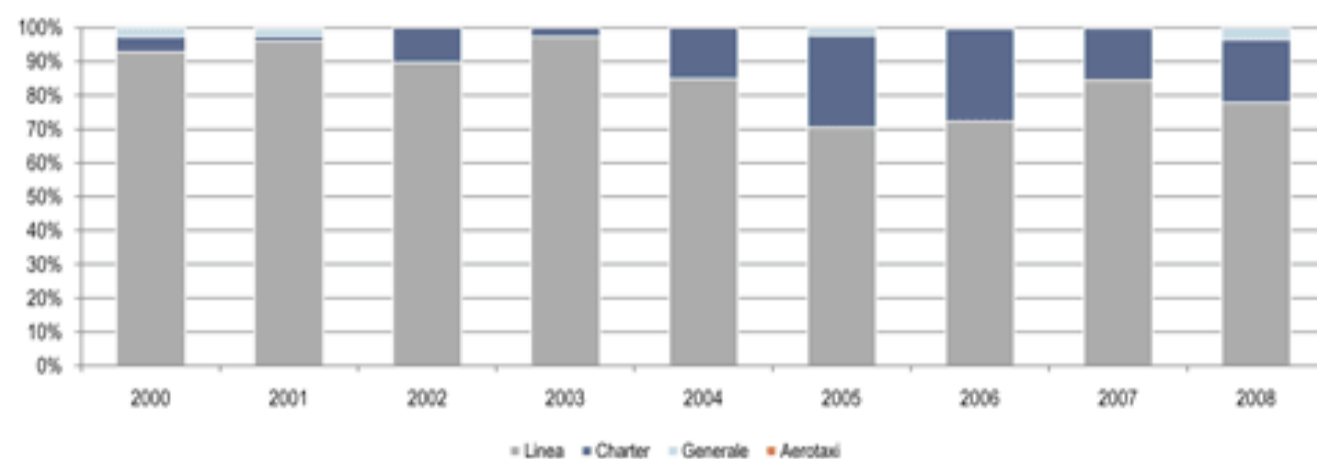
|      |      |
|------|------|
| CAGR | 7,1% |
|------|------|



Tab.S.9.7.1 Passeggeri 2000-2008

Il traffico charter ha aumentato la sua importanza negli ultimi anni, attestandosi sul 19% del totale passeggeri nel 2008. Nel 2005 e nel 2006 ha rappresentato circa il 27% del totale, sospinto rispettivamente dal charter internazionale e dal nazionale. Pressoché assenti il traffico passeggeri aerotaxi e aviazione generale.

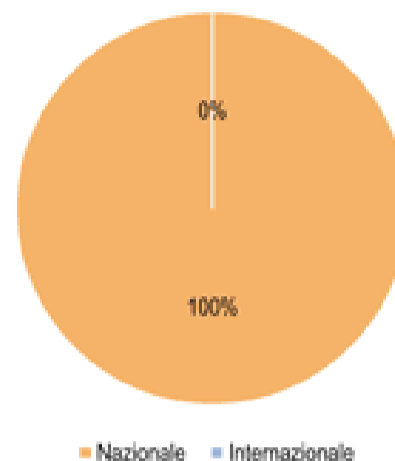
| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 92,8% | 4,5%    | 0,2%     | 2,5%     | 100,0% |
| 2001 | 96,1% | 1,4%    | 0,4%     | 2,1%     | 100,0% |
| 2002 | 89,7% | 10,3%   | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2003 | 97,3% | 2,7%    | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2004 | 84,8% | 15,2%   | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2005 | 70,5% | 27,1%   | 0,0%     | 2,4%     | 100,0% |
| 2006 | 72,2% | 27,5%   | 0,0%     | 0,3%     | 100,0% |
| 2007 | 84,5% | 15,4%   | 0,0%     | 0,1%     | 100,0% |
| 2008 | 77,8% | 18,7%   | 0,0%     | 3,5%     | 100,0% |



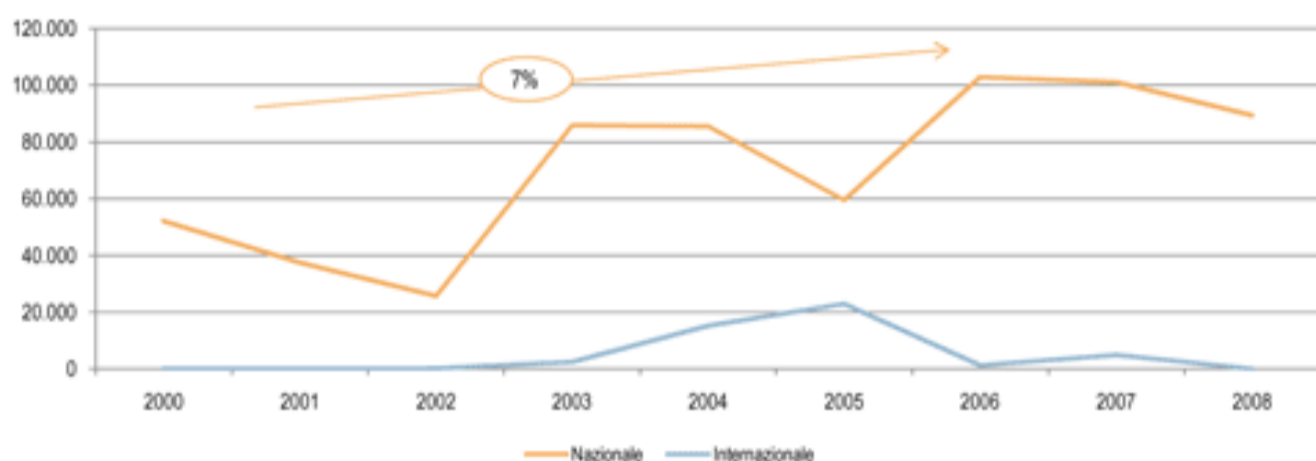
Tab.S.9.7.2 Tipologia di volo passeggeri 2000-2008

| Nazionale |         |        | Internazionale |        |         |
|-----------|---------|--------|----------------|--------|---------|
| Anno      | PAX     | Δ%     | Anno           | PAX    | Δ%      |
| 2000      | 52.171  |        | 2000           | 0      |         |
| 2001      | 37.394  | -28,3% | 2001           | 0      | -       |
| 2002      | 25.642  | -31,4% | 2002           | 127    | -       |
| 2003      | 85.904  | 235,0% | 2003           | 2.402  | 1791,3% |
| 2004      | 85.467  | -0,5%  | 2004           | 15.285 | 536,3%  |
| 2005      | 59.539  | -30,3% | 2005           | 22.879 | 49,7%   |
| 2006      | 102.877 | 72,8%  | 2006           | 1.277  | -94,4%  |
| 2007      | 101.007 | -1,8%  | 2007           | 4.984  | 290,3%  |
| 2008      | 89.330  | -11,6% | 2008           | 0      | -100,0% |
| CAGR      | 7,0%    |        | CAGR           | -      |         |

Considerando il traffico di linea e charter, lo scalo di Crotona è stato utilizzato nel 2008 completamente per il traffico nazionale.



Ripartizione Nazionale/Internazionale Pax 2008



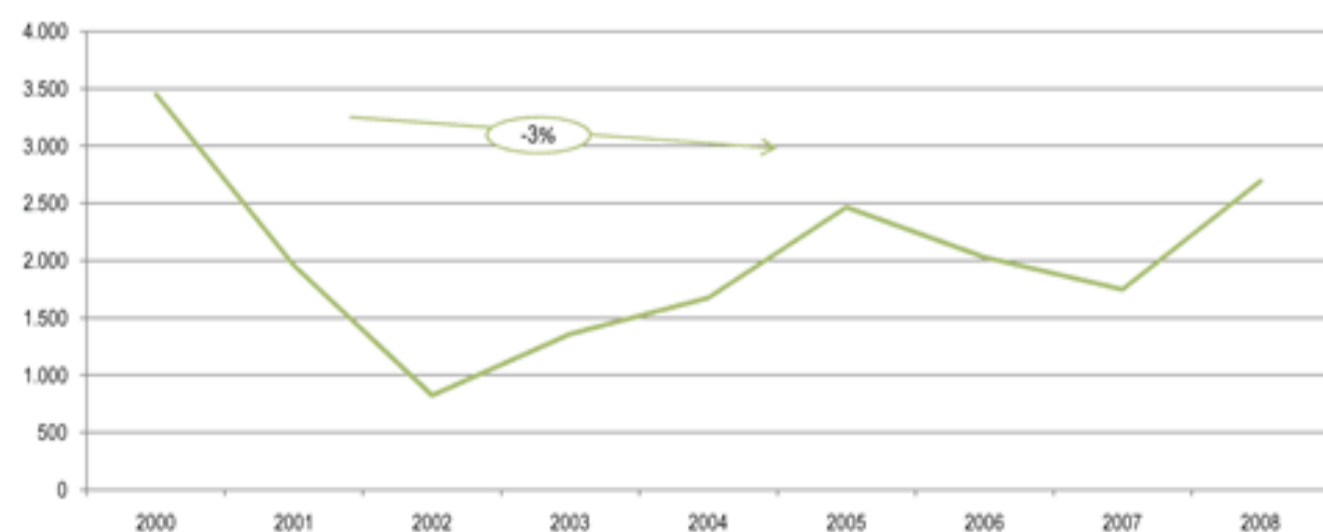
A conferma della caratteristica nazionale dell'aeroporto stesso, il CAGR del traffico passeggeri nazionale è lo stesso di quello dell'intero aeroporto (+7%). Il traffico internazionale, servito con voli charter, ha avuto un importante sviluppo nel 2005, con quasi 23 mila passeggeri, per poi subire una flessione nell'anno successivo. Nel 2007 si è registrata una piccola ripresa (4.984 passeggeri) per poi scomparire del tutto nel 2008.

Tab.S.9.7.3 Passeggeri 2000-2008

| Anno | MOV   | Δ%     |
|------|-------|--------|
| 2000 | 3.449 |        |
| 2001 | 1.956 | -43,3% |
| 2002 | 825   | -57,8% |
| 2003 | 1.358 | 64,6%  |
| 2004 | 1.676 | 23,4%  |
| 2005 | 2.466 | 47,1%  |
| 2006 | 2.031 | -17,6% |
| 2007 | 1.748 | -13,9% |
| 2008 | 2.693 | 54,1%  |
| CAGR | -3,0% |        |

### Movimenti

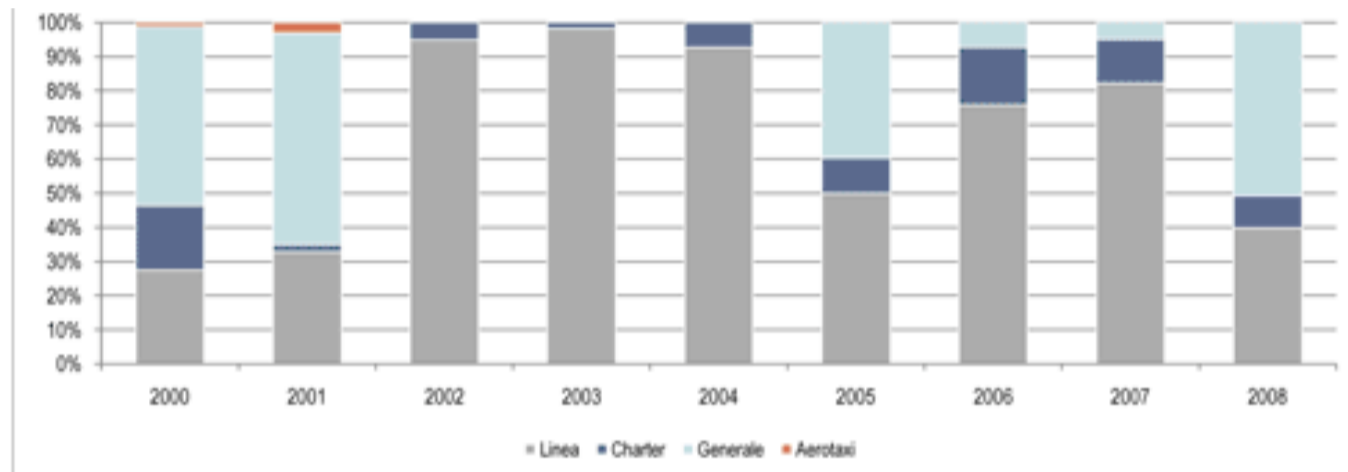
Il numero di movimenti ha registrato un CAGR del -3% evidenziando una forte flessione negli anni 2001 e 2002.



Tab.S.9.7.4 Movimenti 2000-2008

Il numero di movimenti di linea sono passati dal 27,5% nel 2000 all' 82,3% nel 2007 per poi diminuire al 40% nel 2008. I movimenti charter hanno mantenuto una percentuale rilevante nel 2000 e 2006.

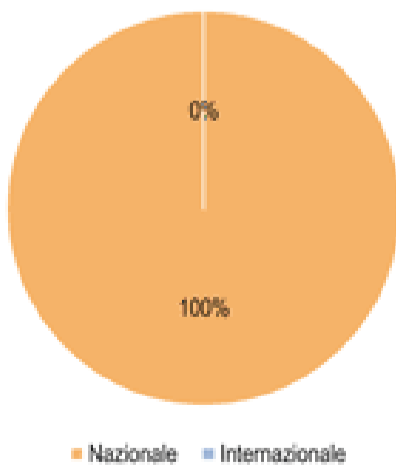
| Anno | Linea | Charter | Aerotaxi | Generale |        |
|------|-------|---------|----------|----------|--------|
| 2000 | 27,5% | 18,9%   | 1,1%     | 52,5%    | 100,0% |
| 2001 | 32,9% | 2,0%    | 3,1%     | 62,0%    | 100,0% |
| 2002 | 94,9% | 5,1%    | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2003 | 98,2% | 1,8%    | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2004 | 92,8% | 7,2%    | 0,0%     | 0,0%     | 100,0% |
| 2005 | 50,0% | 10,3%   | 0,0%     | 39,7%    | 100,0% |
| 2006 | 75,9% | 16,8%   | 0,0%     | 7,3%     | 100,0% |
| 2007 | 82,3% | 12,7%   | 0,0%     | 5,0%     | 100,0% |
| 2008 | 39,9% | 9,4%    | 0,0%     | 50,7%    | 100,0% |



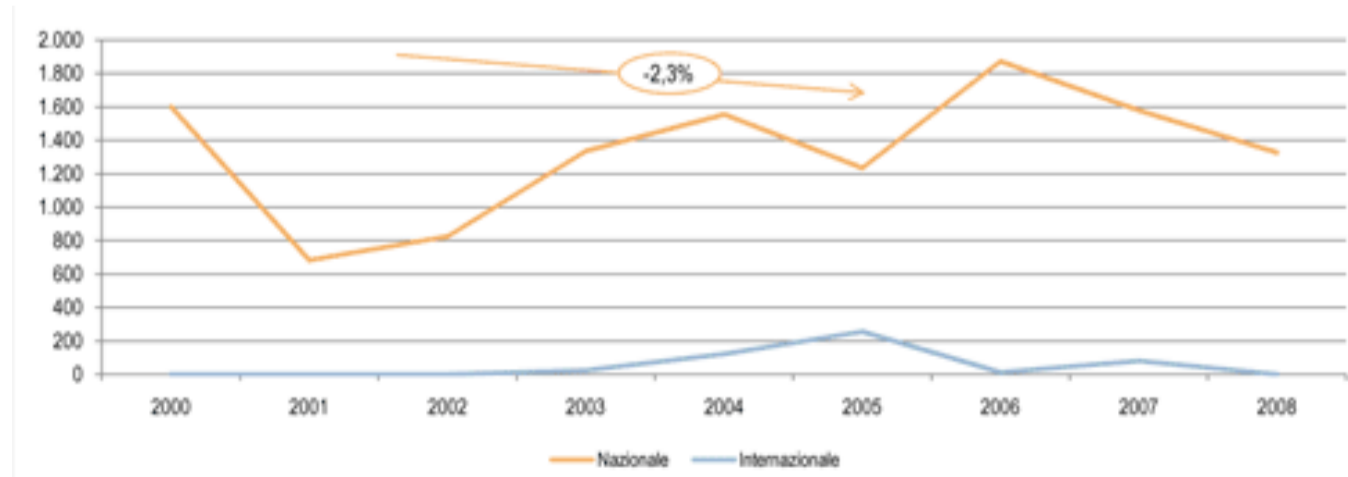
Tab.S.9.7.5 Tipologia di volo Movimenti 2000-2008

Considerando il traffico di linea e charter, il numero di movimenti internazionali si annulla nel 2008, mentre il nazionale segue l'andamento dell'aeroporto.

| Nazionale |       |        | Internazionale |     |         |
|-----------|-------|--------|----------------|-----|---------|
| Anno      | MOV   | Δ%     | Anno           | MOV | Δ%      |
| 2000      | 1.599 |        | 2000           | 0   |         |
| 2001      | 683   | -57,3% | 2001           | 0   | -       |
| 2002      | 824   | 20,6%  | 2002           | 1   | -       |
| 2003      | 1.334 | 61,9%  | 2003           | 24  | 2300,0% |
| 2004      | 1.555 | 16,6%  | 2004           | 121 | 404,2%  |
| 2005      | 1.233 | -20,7% | 2005           | 255 | 110,7%  |
| 2006      | 1.871 | 51,7%  | 2006           | 12  | -95,3%  |
| 2007      | 1.579 | -15,6% | 2007           | 81  | 575,0%  |
| 2008      | 1.327 | -16,0% | 2008           | 0   | -100,0% |
| CAGR      | -2,3% |        | CAGR           | -   |         |



Ripartizione Nazionale/Internazionale Mov 2008

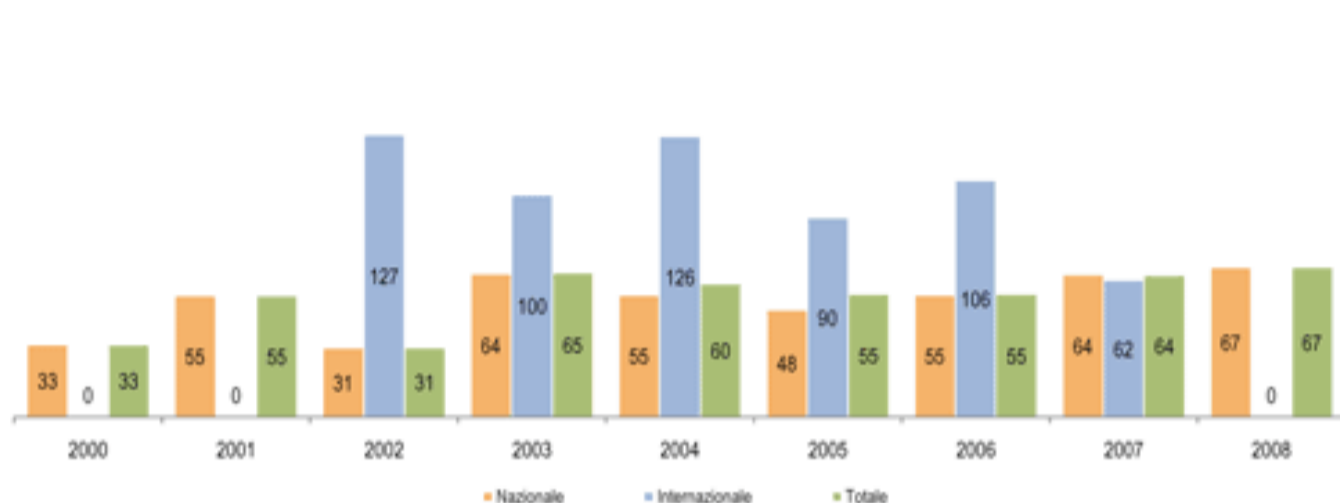


Tab.S.9.7.6 Movimenti di linea e charter 2000-2008

| Anno | NAZ  | INTER | TOT  |
|------|------|-------|------|
| 2000 | 33   | -     | 33   |
| 2001 | 55   | -     | 55   |
| 2002 | 31   | 127   | 31   |
| 2003 | 64   | 100   | 65   |
| 2004 | 55   | 126   | 60   |
| 2005 | 48   | 90    | 55   |
| 2006 | 55   | 106   | 55   |
| 2007 | 64   | 62    | 64   |
| 2008 | 67   | -     | 67   |
| CAGR | 9,5% | -     | 9,5% |

### Numero Medio Passeggeri/Movimenti di linea e charter

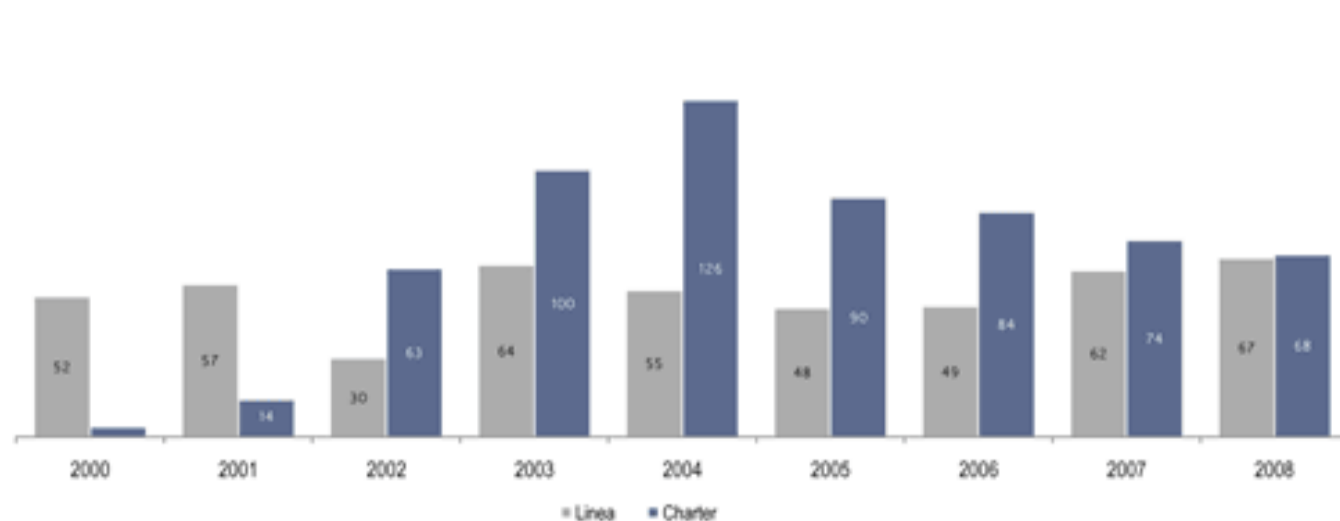
Il numero medio di passeggeri per volo si è attestato a 67 nel 2008, partendo dai 33 del 2000. Per gli anni che sono state presenti tratte internazionali servite da voli charter, si è avuto un incremento del numero medio di passeggeri/voli, raggiungendo quota 74 nel 2004 (126 per il solo traffico internazionale).



Tab.S.9.7.7 Numero medio Pax/Movimenti 2000-2008

| Anno | LINEA | CHARTER |
|------|-------|---------|
| 2000 | 52    | 4       |
| 2001 | 57    | 14      |
| 2002 | 30    | 63      |
| 2003 | 64    | 100     |
| 2004 | 55    | 126     |
| 2005 | 48    | 90      |
| 2006 | 49    | 84      |
| 2007 | 62    | 74      |
| 2008 | 67    | 68      |
| CAGR | 3,1%  | 44,0%   |

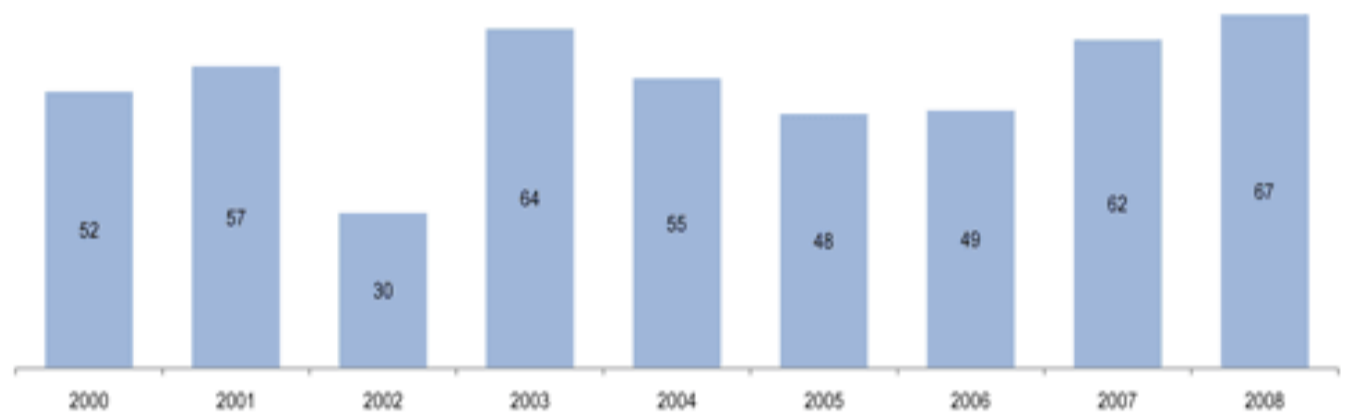
Per gli anni in cui erano servite tratte internazionali, i voli charter mantenevano una media molto maggiore (126 nel 2005). Negli ultimi anni la differenza tra i passeggeri medi per volo del traffico di linea e quello del charter è notevolmente diminuita, attestandosi nel 2008 a 67 e 68 rispettivamente.



Tab.S.9.7.8 Numero medio Pax/Movimenti per tipologia di volo 2000-2008

Il traffico di linea ha servito solo tratte nazionali, di conseguenza la statistica sottostante è la stessa della precedente tabella.

| Anno | LINEA Naz |
|------|-----------|
| 2000 | 52        |
| 2001 | 57        |
| 2002 | 30        |
| 2003 | 64        |
| 2004 | 55        |
| 2005 | 48        |
| 2006 | 49        |
| 2007 | 62        |
| 2008 | 67        |
| CAGR | 3,1%      |



Tab.S.9.7.9 Numero medio Pax/Movimenti, voli di linea nazionale 2000-2008

### Traffico cargo

L'aeroporto di Crotona negli anni analizzati non ha effettuato traffico cargo.

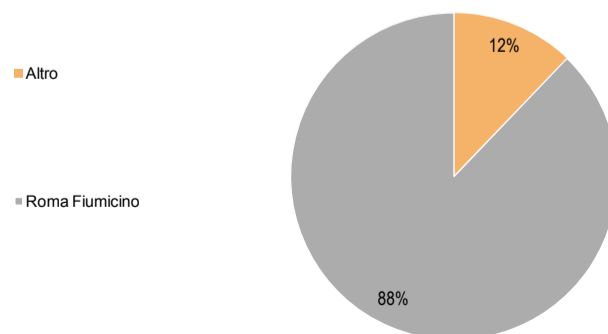
### Principali O-D

La tratta maggiormente sviluppata è quella con Roma Fiumicino, la quale negli ultimi anni è stata soggetta ad Oneri di Servizio Pubblico ed operata da una sola Compagnia Aerea.

| Traffico Internazionale (Arrivi + Partenze), Principali Paesi |        |        |        |        |      |      |      |      |
|---|--------|--------|--------|--------|------|------|------|------|
|   | 2000   | 2001   | 2002   | 2003   | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| ITALIA  | 46.083 | 36.386 | 25.604 | 77.920 |      |      |      |      |

| Traffico Nazionale (Arrivi + Partenze), Principali rotte: |      |      |      |         |      |      |      |      |        |
|---|------|------|------|---------|------|------|------|------|--------|
|   | 2000 | 2001 | 2002 | 2003    | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008   |
| Altro   |      |      |      |         |      |      |      |      | 10.862 |
| Roma Fiumicino  |      |      |      | 440.462 |      |      |      |      | 78.468 |

Nota: nei dati forniti da Enac non sono riportate le tratte con meno di 20.000 passeggeri annui, operate da una sola Compagnia Aerea e soggette ad Oneri di Servizio Pubblico.



Tab.S.9.7.10 Distribuzione percentuale dei Pax per destinazioni nazionali 2008

| Passeggeri |                | 2000   | 2001   | 2002   | 2003   | 2004    | 2005   | 2006    | 2007    | 2008   |
|------------|----------------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|---------|---------|--------|
| Linea      | Internazionale | 0      | 0      | 0      | 0      | 0       | 0      | 0       | 0       | 0      |
|            | Nazionale      | 49.761 | 36.851 | 23.119 | 85.904 | 85.467  | 59.539 | 75.421  | 89.625  | 72.050 |
|            | TOT            | 49.761 | 36.851 | 23.119 | 85.904 | 85.467  | 59.539 | 75.421  | 89.625  | 72.050 |
| Charter    | Internazionale | 0      | 0      | 127    | 2.402  | 15.285  | 22.879 | 1.277   | 4.984   | 0      |
|            | Nazionale      | 2.410  | 543    | 2.523  | 0      | 0       | 0      | 27.456  | 11.382  | 17.280 |
|            | TOT            | 2.410  | 543    | 2.650  | 2.402  | 15.285  | 22.879 | 28.733  | 16.366  | 17.280 |
| Aerotaxi   | Internazionale | 0      | 0      |        |        |         |        |         |         |        |
|            | Nazionale      | 114    | 148    |        |        |         |        |         |         |        |
|            | TOT            | 114    | 148    |        |        |         |        |         |         |        |
| Generale   | Internazionale | 7      | 19     |        |        |         |        |         |         |        |
|            | Nazionale      | 1.314  | 799    |        |        |         |        |         |         |        |
|            | TOT            | 1.321  | 818    |        |        |         | 2.006  | 267     | 131     | 3.256  |
| TOT        | Internazionale | 7      | 19     | 127    | 2.402  | 15.285  | 22.879 | 1.277   | 4.984   | 0      |
|            | Nazionale      | 53.599 | 38.341 | 25.642 | 85.904 | 85.467  | 59.539 | 102.877 | 101.007 | 89.330 |
|            | TOT            | 53.606 | 38.360 | 25.769 | 88.306 | 100.752 | 84.424 | 104.421 | 106.122 | 92.586 |

| Movimenti |                | 2000  | 2001  | 2002 | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  |
|-----------|----------------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Linea     | Internazionale | -     | -     | 0    | 0     | 0     | 0     | -     | -     | -     |
|           | Nazionale      | 948   | 644   | 783  | 1.334 | 1.555 | 1.233 | 1.542 | 1.438 | 1.074 |
|           | TOT            | 948   | 644   | 783  | 1.334 | 1.555 | 1.233 | 1.542 | 1.438 | 1.074 |
| Charter   | Internazionale | -     | -     | 1    | 24    | 121   | 255   | 12    | 81    | -     |
|           | Nazionale      | 651   | 39    | 41   | 0     | 0     | 0     | 329   | 141   | 253   |
|           | TOT            | 651   | 39    | 42   | 24    | 121   | 255   | 341   | 222   | 253   |
| Aerotaxi  | Internazionale | -     | -     |      |       |       |       |       |       |       |
|           | Nazionale      | 39    | 60    |      |       |       |       |       | 0     | 0     |
|           | TOT            | 39    | 60    | 0    | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |
| Generale  | Internazionale | 12    | 14    |      |       |       |       |       |       |       |
|           | Nazionale      | 1.799 | 1.199 |      |       |       |       |       |       |       |
|           | TOT            | 1.811 | 1.213 | 0    | 0     | 0     | 978   | 148   | 88    | 1.366 |
| TOT       | Internazionale | 12    | 14    | 1    | 24    | 121   | 255   | 12    | 81    | 0     |
|           | Nazionale      | 3.437 | 1.942 | 824  | 1.334 | 1.555 | 1.233 | 1.871 | 1.579 | 1.327 |
|           | TOT            | 3.449 | 1.956 | 825  | 1.358 | 1.676 | 2.466 | 2.031 | 1.748 | 2.693 |

Tab.S.9.7.11 Allegato

